




3 1761 11650510 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505108>



Second Session
Thirty-third Parliament, 1984-85-86

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, November 4, 1986
Tuesday, November 25, 1986
Tuesday, December 16, 1986

**Issue No. 1
Organization Meeting**

First proceedings on:

The Subject-matter of the Bill C-3, intituled:
"An Act to amend the Radio Act"

and

Complete proceedings on:

The Subject-matter of the Bill C-4, intituled:
"An Act to amend the Railway Act"

APPEARING:

Claudy Mailly, Parliamentary Secretary
to the Minister of Communications

**SECOND REPORT OF
THE COMMITTEE**

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1984-85-86

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
Sénatorial permanent des*

Transports et des Communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 4 novembre 1986
Le mardi 25 novembre 1986
Le mardi 16 décembre 1986

**Fascicule n° 1
Réunion d'organisation**

Premier fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-3, intitulé:
«Loi modifiant la Loi sur la radio»

et

Seul et unique fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-4, intitulé:
«Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer»

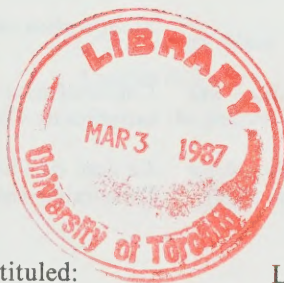
COMPARAÎT:

Claudy Mailly, secrétaire parlementaire
au ministre des Communications

**DEUXIÈME RAPPORT
DU COMITÉ**

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	(<i>Cape Breton</i>)
Bielish	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (or Doody)
*Langlois	Stollery
*MacEachen	Thériault
(or Frith)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Adams substituted for that of the Honourable Senator Barootes. (*October 29, 1986*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	(<i>Cape Breton</i>)
Bielish	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (ou Doody)
*Langlois	Stollery
*MacEachen	Thériault
(ou Frith)	Turner

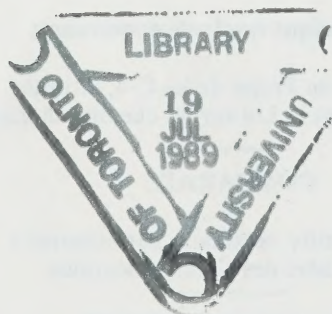
**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Adams substitué à celui de l'honorable sénateur Barootes. (*Le 29 octobre 1986*)



ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, October 30, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Flynn, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-3, An Act to amend the Radio Act, in
advance of the said Bill coming before the Senate or any
matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-4, An Act to amend the Railway Act,
in advance of the said Bill coming before the Senate or
any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 30 octobre
1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Flynn, C.P.:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio, avant
que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question
s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-4, Loi modifiant la Loi sur les chemins de
fer, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou
toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 NOVEMBRE 1986

(1)

[Texte]

Le Comité des transports et des communications, conformément à l'article 69 du Règlement, tient, ce jour à 20 heures, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Graham, Langlois, Macdonald (*Cap-Breton*), Muir et Turner. (6)

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que l'honorable sénateur Langlois occupe le fauteuil en tant que président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose,

Que l'honorable sénateur Muir soit vice-président de ce Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose,

Qu'en l'absence du président et du vice-président, tout autre membre du Comité occupe le fauteuil.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose,

Que le sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de quatre honorables sénateurs nommés par le président après les consultations habituelles, et que le quorum soit de trois.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose,

Que le Comité fasse imprimer 700 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que le président soit autorisé à présider des séances, à recevoir des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bell propose,

Que le Comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter au Comité des attachés de recherche.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Graham propose,

Que les mémoires soient distribués par le greffier sur recommandations du président, sur réception à tous les membres du comité dans la langue de rédaction et dans l'autre langue offi-

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 4, 1986

(1)

[Translation]

Pursuant to Rule 69, the Standing Senate Committee on Transport and Communication held its organization meeting this day at 8 p.m.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Graham, Langlois, Macdonald (*Cape Breton*), Muir and Turner. (6)

Also present: Official Senate reporters.

The Honourable Senator Turner moved:

That the Honourable Senator Langlois take the Chair.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved:

That in the absence of the Chairman and Vice-Chairman, any member be allowed to take the Chair.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved:

That the Sub-committee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, Vice-Chairman and the four honourable senators appointed by the Chairman following the usual consultations, and that the quorum be set at three.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved:

That the Committee order the printing of 700 copies of its minutes of proceedings and evidence.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Turner moved:

That the Chairman be empowered to preside over the meetings, to hear testimony and to authorize the printing of issues in the absence of a quorum.

And the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bell moved:

That the Committee ask the Library of Parliament to assign research staff to the Committee.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Graham moved:

That the briefs be distributed upon receipt by the clerk, on recommendation of the Chairman, to all members of the Committee in the language in which they were drafted and in the

cielle dès que disponible; et que tous les résumés le soient dans les deux langues officielles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Turner propose,

Que le président soit autorisé à faire rapport des dépenses encourues par le Comité au cours de la première session de la trente-troisième législature.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Langlois donne lecture d'une lettre que l'honorable Don Mazankowski, alors ministre des transports, lui a fait parvenir suite au dépôt du sixième rapport du Comité des transports et des communications sur la teneur du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

"Dear Senator Langlois:

I have reviewed the above report and would like to seize this opportunity to thank you and the other Honourable members of the committee, for the excellence of the analysis presented in the report.

I wish to indicate at this point in time that your recommendations are being studied by my officials and I intend to follow up closely on progress accomplished towards their implementation.

You can rest assured that all officers with rule-making responsibilities have been apprised of the requirement to comply with the spirit as well as the letter of the "Citizen's Code of Regulatory Fairness", and that every effort will be deployed to ensure that Canadians are kept well informed and are not burdened by the imposition of regulations.

Please be assured, Honourable Senator, of my fullest cooperation.

Don Mazankowski"

L'honorable sénateur Muir propose,

Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

A 20 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 25 NOVEMBRE 1986

(2)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 20 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, président.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Stollery et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jeffery Lawrence, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

other official language as soon as the translation becomes available; and that all summaries be prepared in both official languages.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Turner moved:

That the Chairman be authorized to report on the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-third Parliament.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Langlois read a letter sent to him by the Honourable Don Mazankowski, then Minister of Transport, following the tabling of the Sixth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications pertaining to the Transport of Dangerous Goods Regulations.

Sénateur Langlois,

J'ai pris connaissance du rapport précité et je voudrais profiter de l'occasion pour vous remercier ainsi que les honorables membres du Comité, pour l'excellence de l'analyse contenue dans ce rapport.

Les fonctionnaires du Ministère étudient actuellement vos recommandations et j'ai l'intention de suivre de près les étapes de leur mise en œuvre.

Soyez assuré que tous les fonctionnaires chargés de la réglementation ont été mis au courant de la nécessité de respecter l'esprit ainsi que la lettre du «Code d'équité en matière de réglementation du citoyen» et que nous ferons tout ce qui est possible pour veiller à ce que les Canadiens soient bien informés et pour que la réglementation ne représente pas un fardeau excessif pour eux.

En vous assurant de ma pleine coopération, je vous prie d'agréer, Sénateur Langlois, mes salutations distinguées.

Don Mazankowski

The Honourable Senator Muir moved:

That the Committee adjourn to the call of the Chair.

At 8:20 p.m., the Committee adjourned.

TUESDAY, NOVEMBER 25, 1986

(2)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Stollery and Turner. (5)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jeffery Lawrence, Counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

*Témoins:**Du ministère des Communications:*

MM. Richard Stursberg, sous-ministre adjoint, télécommunications et informatiques;

Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du spectre;

Vince Hill, directeur général des politiques des télécommunications; et

Robert Jones, directeur général de la réglementation des radiocommunications.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 30 octobre 1986, entreprend ses études sur la teneur du Projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Radio» et sur la teneur du Projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

MM. Gordon et Stursberg font une présentation et avec leurs témoins, répondent aux questions.

À 20 h 45, le comité se réunit à huis clos.

À 21 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 25 NOVEMBRE 1986

(3)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit, à huis clos, à 20 h 45, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois président.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Stollery et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jeffery Lawrence, avocat.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 30 octobre 1986, entreprend ses études sur la teneur du Projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Radio» et sur la teneur du Projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

Il est convenu,—

Que le Comité se réunisse dorénavant les lundis à 16 heures.

Il est convenu,—

Que le président invite les provinces et territoires à venir comparaître sur la teneur du projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Radio».

À 21 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 16 DÉCEMBRE 1986

(4)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois président.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery, Thériault et Turner. (6)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Corbin.

*Witnesses:**From the Department of Communications:*

Messrs Richard Stursberg, Deputy Minister, Telecommunications and Informatics;

Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management;

Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy; and

Robert Jones, Director General, Radio Regulatory Branch.

Pursuant to its Orders of Reference dated October 30, 1986, the Committee proceeded to examine the subject-matter of Bill C-3 intituled "An Act to amend the Radio Act" and of Bill C-4 intituled "An Act to amend the Railway Act".

Messrs Gordon and Stursberg made a presentation and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:45 p.m., the Committee withdrew to sit in camera.

At 9 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, NOVEMBER 25, 1986

(3)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 8:45 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Stollery and Turner. (5)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jeffery Lawrence, Counsel.

Pursuant to its Orders of Reference dated October 30, 1986, the Committee proceeded to examine the subject-matter of Bill C-3 intituled "An Act to amend the Radio Act" and of Bill C-4 intituled: "An Act to amend the Railway Act".

Agreed—

That the Committee henceforth meet on Mondays at 4 p.m.

Agreed—

That the Chairman invite the provinces and territories to appear as witnesses to discuss the subject-matter of Bill C-3, An Act to amend the Radio Act".

At 9 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 16, 1986

(4)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery, Thériault and Turner. (6)

Present, but not of the Committee: The Honourable Senator Corbin.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparaît: Claudy Mailly, secrétaire parlementaire au ministre des Communications.

Témoins:

Du ministère des Communications:

MM. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du spectre;

Vince Hill, directeur général des politiques des télécommunications; et

R.W. Jones, directeur général, réglementation des radio-communications.

Du ministère des Transports, gouvernement du Nouveau-Brunswick:

L'honorable Robert B. McCready, ministre, responsable des communications.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 30 octobre 1986, poursuit ses études sur la teneur du Projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Radio» et sur la teneur du Projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

M^{me} Claudy Mailly fait une présentation et avec M. Hill répond aux questions.

L'honorable sénateur Thériault propose—

Que la teneur du Projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer» soit adopté comme deuxième rapport du Comité, et

Que le président fasse rapport au Sénat de ladite teneur.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose le rapport du sous-comité de l'agenda et de la procédure.

Le sous-comité de l'agenda et de la procédure du Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Il est—convenu: Que le Comité attende les réponses des provinces et des territoires avant de tenir une réunion de Comité sur la teneur du projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la radio».

Il est—convenu: Que le Comité se réunisse le 19 janvier 1987 à 16 heures pour continuer son étude sur la teneur du projet de loi C-3.

Il est—convenu: Que le comité attende la déclaration du ministre des Communications sur le projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», avant de continuer son étude de la teneur dudit projet de loi.

Il est—convenu: Que le greffier fasse parvenir aux membres du Comité une copie du document envoyé par Bell Canada et une copie des documents envoyés par CNCP Télécommunications; Bell Canada; British Colombia Telephone Company;

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

Appearing: Claudy Mailly, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications.

Witnesses:

From the Department of Communications:

Messrs. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management;

Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy; and

R. W. Jones, Director General, Radio Regulatory.

From the Department of Transport, Government of New Brunswick:

The Honourable Robert B. McCready, Minister responsible for Communications.

Pursuant to its Order of Reference dated October 30, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-3, "An Act to amend the Radio Act" and of the subject-matter of Bill C-4, "An Act to amend the Railway Act".

Mrs. Mailly made a presentation and together with Mr. Hill, answered questions.

The Honourable Senator Thériault moved—

That the subject-matter of Bill C-4, "An Act to amend the Railway Act" be adopted as the Second Report of the Committee, and

That the Chairman report to the Senate on the subject-matter of same.

And the question being put on the motion, it was

Resolved in the affirmative.

The Chairman tabled the report of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

The Sub-committee on Agenda and Procedure of the Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

Agreed: That the Committee is awaiting answers from the provinces and the territories before convening to discuss the subject-matter of Bill C-3, "An Act to amend the Radio Act".

Agreed: That the Committee is scheduled to meet on January 19, 1987 at 4 o'clock p.m. to continue studying the subject-matter of Bill C-3.

Agreed: That the Committee is awaiting a statement from the Minister of Communications with regard to Bill C-4, "An Act to amend the Railway Act" before proceeding with its study of the subject-matter of said bill.

Agreed: That the Clerk will furnish to the Committee members a copy of the document submitted by Bell Canada, as well as copies of the documents submitted to the House of Commons Legislative Committee by CNCP Telecommunications,

Telesat Canada; Northwestel Inc. et Terra Novatel au Comité législatif de la Chambre des communes.

Il est—convenu: Que le président demande au Sénat la permission d'étudier la demande de "Smiths Falls Railway Museum Association", et

Que le greffier demande à cette association de faire parvenir au Comité une copie de la décision de la Commission canadienne des transports; l'état de leur appel au gouverneur en conseil; un exposé plus détaillé de leur projet; un exposé plus détaillé de leurs problèmes, et

Que le Comité convoque CN et CP pour entendre leur témoignage sur ce sujet.

Il est—convenu: Que le président rencontre des représentants de «Canadian Industries Limited», «Canadian Manufacturers Association» et «Canadian Chemical Production», dans le cadre de l'étude par le Comité de la teneur du Projet de loi C-21, intitulé: «Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois».

L'honorable sénateur Thériault propose—

Que le Comité supprime les trois premiers paragraphes du rapport du sous-comité de l'agenda et de la procédure.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Muir propose—

Que le rapport du sous-comité de l'agenda et de la procédure tel qu'amendé soit adopté.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

M. Gordon fait une présentation et répond aux questions.

L'honorable Robert B. McCready fait une présentation et répond aux questions.

Le président dépose une lettre du ministre des Finances de la Saskatchewan:

Dear Senator Langlois:

Premier Grant Devine has forwarded a copy of your December 3, 1986 letter to me.

I thank you for allowing me the opportunity of expressing the Government of Saskatchewan's views on the issue of amending Bill C-3, «An Act to amend the Radio Act».

I appreciate the opportunity of participating in this matter and will be submitting a copy of our brief once it has been prepared.

Yours sincerely

J. Gary Lane, Q.C.
Minister of Finance

Un télégramme du ministre des communications du Québec:

La présente fait suite au télégramme transmis à l'honorable Robert Bourassa le 10 décembre dernier concernant le projet de loi C-3, «Loi modifiant la Loi sur la radio».

Bell Canada, British Columbia Telephone Company, Telesat Canada, Northwestel Inc. and Terra Novatel.

Agreed: That the Chairman request leave from the Senate to study the request of the Smith Falls Railway Museum Association; and

That the Clerk ask this Association to provide the Committee with a copy of the ruling of the Canadian Transport Commission; inform them of the status of their appeal to the Governor in Council; and provide them with a more detailed outline of their proposal as well as a more detailed analysis of their problems; and

That the Committee call CN and CP to testify before it on this matter.

Agreed: That the Chairman meet with representatives of Canadian Industries Limited, the Canadian Manufacturers Association and Canadian Chemical Production, as part of the Committee's study of the subject-matter of Bill C-21, "An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof".

The Honourable Senator Thériault moved—

That the first three paragraphs be stricken from the report of the Sub-committee on Agenda and Procedure.

Following debate and the question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Muir moved—

That the report of the Sub-committee on Agenda and Procedure be adopted as amended.

Following debate and the question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

Mr. Gordon made a presentation and answered questions.

The Honourable Robert B. McCready made a presentation and answered questions.

The Chairman tabled a letter from Saskatchewan's Minister of Finance:

Dear Senator Langlois:

Premier Grant Devine has forwarded a copy of your December 3, 1986 letter to me.

I thank you for allowing me the opportunity of expressing the Government of Saskatchewan's views on the issue of amending Bill C-3, "An Act to amend the Radio Act".

I appreciate the opportunity of participating in this matter and will be submitting a copy of our brief once it has been prepared.

Yours sincerely

J. Gary Lane, Q.C.
Minister of Finance

A telegram from the Quebec Minister of Communications:

Further to the telegram sent to the Honourable Robert Bourassa on December 10 last regarding Bill C-3, "An Act to amend the Radio Act".

Après consultations, il n'est pas de la juridiction du ministre des communications du Québec de présenter une soumission dans le cadre de l'étude de ce projet de loi.

Jean B. Chrétien,
directeur de cabinet

Un télégramme du ministre des Transports et des Communications de l'Ontario:

The Government of Ontario declines your invitation to appear before this Committee on December 16th 1986. Our position remains as outlined in the November 3rd 1986 letter from the Honourable Ed Fulton to the Honourable Flora Macdonald, which stated: "While I understand the Government's desire to recover the costs of Government services from users, use of Radio frequency spectrum by Government users is not revenue producing and is almost entirely for the provision of essential and other services to the public, including emergency services. I am also concerned that there appear to be many errors in the records of your Department regarding licences held by provincial ministries and agencies. I would therefore urge you to reconsider the proposal to implement radio licence fees for the provinces and crown agents as well as to remove the preferential fee treatment for municipalities."

D.A. Barr,
Executive Director Communications Division
Ministry of Transportation and Communications.

L'honorable sénateur MacDonald propose—

Que l'on accorde un délai aux provinces qui ont averti le Comité de leur intention de répondre à la lettre du président, datée du 28 novembre 1986.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Following consultations, we believe that it is not within the jurisdiction of the Quebec Minister of Communications to submit a brief regarding the subject-matter of the bill in question.

Jean B. Chrétien,
Executive Assistant

A telegram from the Ontario Minister of Transportation and Communications:

The Government of Ontario declines your invitation to appear before this Committee on December 16, 1986. Our position remains as outlined in the November 3rd 1986 letter from the Honourable Ed Fulton to the Honourable Flora Macdonald, which stated: "While I understand the Government's desire to recover the costs of Government services from users, use of radio frequency spectrum by Government users is not revenue producing and is almost entirely for the provision of essential and other services to the public, including emergency services. I am also concerned that there appear to be many errors in the records of your Department regarding licences held by provincial ministries and agencies. I would therefore urge you to reconsider the proposal to implement radio licence fees for the provinces and crown agents as well as to remove the preferential fee treatment for municipalities."

D. A. Barr,
Executive Director, Communications Division
Ministry of Transportation and Communications.

The Honourable Senator MacDonald moved—

That an extension be granted to the provinces that have notified the Committee of their intention of responding to the Chairman's letter dated November 28, 1986.

And the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité
André Reny
Clerk of the Committee

REPORT TO THE COMMITTEE

Tuesday, December 16, 1986

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-4, intituled: "An Act to amend the Railway Act", has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, 30th October, 1986, examined the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 16 décembre 1986

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du Projet de loi C-4, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 30 octobre 1986, examiné ladite teneur et recommande que, lorsqu'il étudiera le projet de loi, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

Le président

Léopold Langlois

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, November 4, 1986

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to organize the activities of the committee.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: As clerk of your committee, it is my duty to call the meeting to order. Pursuant to rule 69, your first item of business is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

Senator Macdonald (Cape Breton): I move that Senator Langlois be elected chairman.

Senator Turner: I second the motion.

The Clerk of the Committee: Are there any further motions? It is moved by Senator Macdonald, seconded by Senator Turner, that Senator Langlois be chairman of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Clerk of the Committee: Pursuant to rule 69, I declare Senator Langlois duly elected chairman of this committee, and I do invite him to take the Chair.

Hon. Senators: Hear, hear!

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: I thank you very much for this vote of confidence, even though I do not think that I deserve it, but you can be sure that I will do my best to satisfy you. Now we will proceed with the election of deputy chairman.

Senator Graham: I nominate Senator Muir.

Senator Macdonald (Cape Breton): I second the motion.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. We have a motion to elect an acting chairman in the absence of the chairman or the deputy chairman.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, I move that in the absence of the chairman and the deputy chairman, any other member of the committee may take the Chair.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: The next item is the appointment of members to the Subcommittee on Agenda and Procedure, or the steering committee. Are there any proposal?

Senator Macdonald (Cape Breton): I move:

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 4 novembre 1986

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 20 heures sa réunion d'organisation.

M. André Reny, greffier du comité: En ma qualité de greffier du comité, il est de mon devoir d'ouvrir la séance. Conformément à l'article 69 du Règlement, le premier point à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir les motions à cet effet.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose que le sénateur Langlois soit élu président.

Le sénateur Turner: J'appuie la motion.

Le greffier du comité: Y a-t-il d'autres motions? Il est proposé par le sénateur Macdonald, appuyé par le sénateur Turner, que le sénateur Langlois soit élu président du comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le greffier du comité: Conformément à l'article 69 du Règlement, je déclare le sénateur Langlois dûment élu président du comité et je l'invite à prendre le fauteuil.

Des voix: Bravo!

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Je vous remercie beaucoup pour ce vote de confiance, bien que je ne pense pas le mériter, mais soyez assurés que je ferai de mon mieux pour vous donner entière satisfaction. Nous procéderons maintenant à l'élection du vice-président.

Le sénateur Graham: Je propose que le sénateur Muir soit élu vice-président du comité.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): J'appuie la motion.

Le président: Est-ce d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Nous avons une motion concernant l'élection d'un président suppléant en l'absence du président ou du vice-président.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, je propose qu'en l'absence du président et du vice-président, n'importe quel autre membre du comité puisse occuper le fauteuil.

Le président: Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Le point suivant à l'ordre du jour est la constitution du Sous-comité du programme et de la procédure, aussi appelé comité directeur. Quelqu'un veut-il présenter une motion?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose:

[Text]

THAT the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and four other members, appointed by the Chairman after the usual consultations, and that the quorum be three.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Now there is a motion for printing. The distribution office advises that 700 copies are required for distribution to senators, MPs, officials and support staff. The publishing centre of the Department of Supply and Services is then responsible for printing a further number of copies according to public demand. Who is moving this motion?

Senator Macdonald (Cape Breton): I will, Mr. Chairman, but I want to say that 700 copies is hardly sufficient.

Senator Graham: How about 1,000?

Senator Macdonald (Cape Breton): Well, even 800 would be required for distribution to senators, MPs, officials and support staff without leaving any for general distribution. While I realize, perhaps, there is no great demand for the minutes of our proceedings, it might be as well to have 800; even 1,000 wouldn't make much difference to the cost.

The Chairman: In any event, Senator Macdonald, there is a provision in this motion that Supply and Services is responsible for printing a further number of copies to supply public demand, if necessary.

Senator Macdonald (Cape Breton): Yes, that would take care of it.

The Chairman: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): Okay, I move it.

The Chairman: Do we have a seconder? Senator Graham and Senator Bell. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Item No. 8 is a motion to hear evidence and to print without a quorum. Do we have a mover of that motion?

Senator Turner: I so move.

The Chairman: Is it agreed, honorable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Our research staff is item No. 9. The motion is:

[Traduction]

QUE le président, le vice-président et quatre autres sénateurs, nommés par le président, après les consultations habituelles avec les whips des différents partis, constituent le Sous-comité du programme et de la procédure et que le quorum soit fixé à trois personnes.

Le président: Voulez-vous adopter la motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Passons maintenant à l'impression des fascicules. Le centre de distribution nous a informés qu'il faut sept cents exemplaires pour les sénateurs, les députés, les fonctionnaires et le personnel de soutien. Le centre d'édition du ministère des Approvisionnements et Services est chargé de l'impression des exemplaires supplémentaires nécessaires pour répondre à la demande du public. Qui propose cette motion?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose la motion, monsieur le président, mais sept cents exemplaires me semblent à peine suffisants.

Le sénateur Graham: Que pensez-vous de mille exemplaires?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Eh bien, il en faudrait huit cents pour la distribution aux sénateurs, aux députés, aux fonctionnaires et au personnel de soutien, ce qui n'en laisserait aucun pour le grand public. Je sais bien qu'on ne s'arrache sans doute pas les compte rendu de nos délibérations, mais il vaudrait peut-être mieux faire imprimer huit cents exemplaires des fascicules; même mille exemplaires ne coûteraient pas beaucoup plus cher.

Le président: Quoi qu'il en soit, sénateur Macdonald, la motion contient une disposition voulant que le ministère des Approvisionnements et Services soit responsable de l'impression des exemplaires supplémentaires éventuellement nécessaires pour répondre à la demande du public.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Oui, cela règle le problème.

Le président: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): C'est bien, je propose la motion.

Le président: Qui l'appuie? Les sénateurs Graham et Bell. Vous plaît-il d'adopter la motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Le point 8 concerne la motion portant sur l'audition et l'impression de témoignages. Quelqu'un propose-t-il la motion?

Le sénateur Turner: Je propose la motion.

Le président: Voulez-vous adopter la motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Le point 9 de l'ordre du jour porte sur le personnel de recherche. La motion est la suivante:

[Text]

THAT the Committee request that Library of Parliament to assign Research Officers to the Committee.

Senator Bell: I so move, Mr. Chairman.

The Chairman: Moved by Senator Bell. Seconded, please? Senator Graham. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Item number 10 is Routine motions to facilitate the work of the Committee.

Senator Graham: I so move.

The Chairman: Moved by Senator Graham.

Senator Macdonald (Cape Breton): I second the motion.

The Chairman: Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Item 11 is our report of expenses.

Senator Turner: I so move.

The Chairman: Seconded, please? Senator Muir. Is it agreed, honourable senators?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. Item 12 is the future work of the committee. As you know, so far we have before us for study the subject matter of Bill C-3 and Bill C-4. Bill C-3 is an act to amend the Radio Act and Bill C-4 is an act to amend the Railway Act. Is it agreed, honourable senators, that we will study the subject matter of these two bills?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Since we will likely not be sitting next Tuesday because of Remembrance Day, we will probably not have another meeting until the following Tuesday. Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Turner: Mr. Chairman and honourable senators, it is a general consensus of opinion that we should get away from the night sittings, because, when you are down here from Tuesday morning, it is a very long day. I got up at 5:30 a.m. and I am still here and it is now 8.15 p.m. There is no reason why we cannot sit in the afternoon when the Senate is sitting.

The Chairman: The same objection was made during the last session and we tried to have the time changed, but we have been unable to change the sitting of this committee to any other time. Perhaps Senator Muir and Senator Macdonald could intervene for me with Senator Phillips to try to set another time for this committee to meet.

Senator Graham: May I ask a question, Mr. Chairman, on that particular point? Did you consult with Senator Phillips to have the time changed in this new session of Parliament?

[Traduction]

QUE le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter au comité des attachés de recherche.

Le sénateur Bell: Je propose la motion, monsieur le président.

Le président: La motion est proposée par le sénateur Bell. Qui l'appuie? Le sénateur Graham. Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Le point 10 concerne les motions courantes visant à faciliter les travaux du comité.

Le sénateur Graham: Je propose cette motion.

Le président: La motion est proposée par le sénateur Graham.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je l'appuie.

Le président: Voulez-vous adopter la motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Le point 11 concerne le rapport des dépenses.

Le sénateur Turner: Je propose la motion.

Le président: Qui l'appuie? Le sénateur Muir. Voulez-vous adopter cette motion, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée. Le point 12 concerne les travaux futurs du Comité. Comme vous le savez, jusqu'à présent, les projets de loi C-3 et C-4 nous ont été renvoyés. Le projet de loi C-3 est une loi modifiant la Loi sur la radio et le projet de loi C-4 est une loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. Plaît-il aux honorables sénateurs d'étudier la teneur de ces deux projets de loi?

Des voix: D'accord.

Le président: Comme nous ne siégerons probablement pas mardi prochain à cause du Jour du Souvenir, nous n'aurons sans doute pas d'autre réunion avant le mardi suivant. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Turner: Monsieur le président et honorables sénateurs, je crois que nous aimerions tous essayer de ne plus siéger en soirée parce que quand vous êtes ici depuis le matin, la journée est très longue. Je me suis levé à 5 heures et demie ce matin et je suis toujours ici, et il est maintenant huit heures et quart. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas nous réunir dans l'après-midi pendant que le Sénat siège.

Le président: Nous avons déjà soulevé ce problème à la dernière session et nous avons essayé de faire changer nos heures de réunion, mais en vain. Le sénateur Muir et le sénateur Macdonald pourraient peut-être intervenir en mon nom auprès du sénateur Phillips pour essayer de faire changer l'heure de réunion du comité.

Le sénateur Graham: Puis-je poser une question à ce sujet, monsieur le président? Avez-vous communiqué avec le séna-

[Text]

The Clerk of the Committee: Right after the first meeting of the Committee of Selection we tried to have the time of this committee changed to Thursday morning. Everything was agreed to and then I put the question to the Director of Committees and the answer came back that Transport was sitting on Tuesday evening.

Senator Graham: Who made that decision?

The Clerk of the Committee: Senator Phillips.

Senator Muir: Did he make that decision alone, or did someone else have input into it?

The Clerk of the Committee: Mr. O'Brien, the Director of Committees, told me that Senator Phillips had said that according to the schedule for the Transport Committee there was no way we could change the time. We did try very hard to have at least the organizational meeting during the day.

Senator Graham: I think one point that can be raised, Mr. Chairman and honourable senators, is that we tried during the previous session to change the time to another hour of the day, but, according to the chairman and the clerk, that was impossible. However, I do believe we should make strong representations, not only on the basis that honourable senators want to sit during the day but on the basis that we have served our time at night since 1984 and that, if this committee cannot be accommodated at another time of the day, then perhaps it is time we traded our time with some other committee and let the members of that committee do their time at night.

Senator Macdonald (Cape Breton): I think you are right. Personally, I do not mind, but I am now at the age when I prefer not sitting in the evenings. I get along very well and I take good care of myself, I hope, but I certainly cannot sit here until 9.30 or 10 o'clock. Actually, from my point of view, if it comes to the point where this committee is to continue sitting in the evenings from 8 to 10 o'clock, then I am just not going to be on this committee. That is the long and short of it.

Senator Graham: There is another point, Mr. Chairman. For those of us who are involved in caucus activities, apart from the Wednesday morning regional and national caucuses, there are other caucus committees and some of us are involved in evening sessions on those particular matters.

The Chairman: We will make another stab at it, but we did try for the organizational committee meeting last week and, although there was no other committee sitting on that morning, we were turned down.

Senator Macdonald (Cape Breton): I will speak to Senator Phillips.

The Clerk of the Committee: Would the honourable senators consider perhaps sitting at 6 o'clock on a Tuesday?

The Chairman: You mean after the Senate adjourns?

[Traduction]

teur Phillips pour faire changer l'heure de la réunion depuis l'ouverture de la nouvelle session du Parlement?

Le greffier du comité: Immédiatement après la première réunion du Comité de sélection, nous avons essayé d'obtenir que le Comité siège le jeudi matin au lieu du mardi soir. Tout était réglé mais quand j'ai posé la question au directeur des comités, on m'a répondu que le Comité des transports siègeait le mardi soir.

Le sénateur Graham: Qui a pris cette décision?

Le greffier du comité: Le sénateur Phillips.

Le sénateur Muir: A-t-il pris cette décision seul, ou en consultation avec d'autres?

Le greffier du comité: M. O'Brien, le directeur des comités, m'a dit que le sénateur Phillips avait dit que d'après le calendrier du Comité des transports, il était impossible de changer l'heure de réunion. Nous avons cependant fait des pieds et des mains pour obtenir que la réunion d'organisation, au moins, ait lieu pendant la journée.

Le sénateur Graham: Monsieur le président et honorables sénateurs, si je comprends bien, nous avons essayé, lors de la session précédente, de modifier notre heure de réunion, mais d'après ce que nous ont dit le président et le greffier, cela a été impossible. Cependant, je crois que nous devrions insister, non seulement parce que les sénateurs préféreraient siéger pendant la journée, mais aussi parce que pour ce qui est des séances en soirée, nous avons fait notre part depuis 1984. S'il est impossible de nous accorder une autre heure pendant la journée, il serait peut-être temps que nous échangeons notre heure de réunion avec celle d'un autre comité et que les membres de ce comité se réunissent à leur tour en soirée.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je crois que vous avez raison. Personnellement, cela m'est égal, mais je suis maintenant arrivé à un âge où je préfère ne pas siéger en soirée. Je suis en bonne santé et je prends soin de moi, j'espère, mais je ne peux certainement pas rester ici jusqu'à neuf heures et demie ou dix heures du soir. En ce qui me concerne, si nous en arrivons au point où le Comité doit continuer à siéger en soirée, de huit heures à dix heures, je vais tout simplement me retirer du comité. C'est aussi simple que cela.

Le sénateur Graham: Il y a autre chose, monsieur le président. Pour ceux d'entre nous qui participent aux activités de caucus, en plus des réunions des caucus national et régional du mercredi matin, il y a d'autres comités de caucus et certains d'entre nous doivent participer à des réunions en soirée.

Le président: Nous allons revenir à la charge, mais nous avons effectivement essayé la semaine dernière d'obtenir l'autorisation de tenir notre réunion d'organisation le matin. Or, même si aucun autre comité ne siège ce matin-là, notre demande a été rejetée.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vais parler au sénateur Phillips.

Le greffier du comité: Les honorables sénateurs envisageraient-ils favorablement de siéger à 18 heures le mardi?

Le président: Vous voulez dire après la séance du Sénat?

[Text]

The Clerk of the Committee: When the Senate adjourns on Tuesday, then the Liberal and Conservative caucuses meet. On Wednesday, the Banking and the Legal Affairs Committees sit. On Thursday, the Banking and Agricultural Committees sit. There therefore might be an opening for banking when the Senate rises on Thursday or Wednesday.

Senator Muir: Mr. Chairman, may I ask the committee clerk what was said by Senator Phillips, the whip of the government party? What were the reasons given as to why there could be no change? Did he say that there was no way there could be a change, or did he ask you to consult with the committee or the chairman of the committee or the members of the committee? Perhaps they might have something to say about it?

The Clerk of the Committee: There was a rule of flexibility that, if no other committee sits in a particular period of time, another committee can take that slot even though their proposed schedule is otherwise. However, when we put in our requisition to sit on Thursday morning at 11, the answer came back that it was not possible. In fact, I have been told by the Director of Committees that for this new session the flexibility rule will not apply any more.

Senator Graham: May I ask which committee is sitting at 11 o'clock on Thursday morning?

The Clerk of the Committee: The Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, and the National Finance Committee.

Senator Graham: May I ask what committees are sitting on Tuesday morning?

The Clerk of the Committee: Foreign Affairs and Fisheries.

Senator Graham: At 9 o'clock and 11 o'clock?

The Clerk of the Committee: At 9 o'clock, Social Affairs and National Defence sit. National Defence is a special committee and not a standing committee. On Thursday morning at 9 the committees are Legal Affairs and Internal Economy.

The Chairman: Are any of the members of this committee on the Committee on Internal Economy?

Senator Muir: I am on Internal Economy.

The Chairman: Are you the only one?

Senator Muir: I think so.

Senator Bell: Mr. Chairman, I am rather disturbed at the impression that is being given that one person is making the decision that the rule of flexibility will not apply during this session. I do not think it is up to one person to make that dictum. I think we have to ensure that everybody in the Senate agrees before the flexibility system is just booted out.

The Chairman: Senator Muir and senator Macdonald, are you prepared to make another attempt tomorrow to try to get some better time and date for our committee?

[Traduction]

Le greffier du comité: Lorsque le Sénat ajourne le mardi, les caucus libéral et conservateur se réunissent. Le mercredi, le Comité des banques et le Comité des affaires juridiques siègent. Le jeudi, le Comité des banques et le Comité de l'agriculture siègent. Il y a donc peut-être une ouverture pour les réunions du Comité des banques lorsque le Sénat lève la séance, le jeudi ou le mercredi.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, puis-je demander au greffier du comité ce qu'a dit le sénateur Phillips, le whip du parti du gouvernement? Quelle raison a-t-il donnée pour refuser notre heure de séance? A-t-il dit qu'il était impossible de changer l'heure ou vous a-t-il demandé de consulter le comité ou le président ou les membres du comité? Ils ont peut-être quelque chose à dire là-dessus?

Le greffier du comité: Il y avait une règle de souplesse selon laquelle si aucun autre comité ne siégeait à une heure donnée, m'importe quel comité pouvait prendre cette période, même si son horaire en prévoyait autrement. Cependant, lorsque j'ai déposé notre demande de nous réunir le jeudi matin à 11 heures, on m'a répondu que c'était impossible. En fait, le directeur des comités m'a dit que pour la nouvelle session, la règle de souplesse ne s'appliquerait plus.

Le sénateur Graham: Puis-je demander quel comité siège à 11 heures le jeudi matin?

Le greffier du comité: Le Comité des règlements et autres textes réglementaires et le Comité des finances nationales.

Le sénateur Graham: Et quels comités siègent le mardi matin?

Le greffier du comité: Le Comité des affaires étrangères et celui des pêches.

Le sénateur Graham: À 9 heures et à 11 heures?

Le greffier du comité: À 9 heures, le Comité des affaires sociales et le Comité sur la défense nationale siègent. Le Comité sur la défense nationale est un comité spécial et non un comité permanent. Le jeudi matin à 9 heures, le Comité des affaires juridiques et le Comité de la régie intérieure siègent.

Le président: Des membres de notre comité siègent-ils aussi au Comité de la régie intérieure?

Le sénateur Muir: Je siège au Comité de la régie intérieure.

Le président: Êtes-vous le seul?

Le sénateur Muir: Je crois.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, j'ai l'impression fort désagréable qu'une personne a décidé seule que la régie de la souplesse ne s'appliquerait pas pendant cette session. Je ne crois pas qu'il convienne qu'une personne seule prenne cette décision. D'après moi, il faudrait le consentement de tous les sénateurs avant que la règle de la souplesse soit simplement abolie.

Le président: Sénateur Muir et sénateur Macdonald, êtes-vous prêts à essayer de nouveau demain d'obtenir de meilleures heures de séance pour notre comité?

[Text]

Senator Muir: Yes. I fully agree with Senator Graham. If they cannot make an accommodation, then perhaps they should appoint new members to the committee.

The Chairman: I expect we will have quite a bit of work in this new session. These two bills are not very large, but we will have Bill C-75 come back to us and, as you know, that bill entails quite a task. It is a big bill and a very important bill which would entail quite frequent committee meetings. I understand from the House of Commons committee that they are willing to have this bill go through as soon as possible. They would like to have it by January 1. January 1 we will never make, but as soon into the New Year as we can finish with this bill, the better it will be. We could probably get together with Senator Phillips and try to find an alternative to what we have now been given. Are you in agreement with that?

Senator Muir: I am always willing to try anything, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall we go at it tomorrow?

Senator Muir: Yes.

The Chairman: Honourable senators, I think it is important to put on the record a letter which was written to me on June 23. I understand senators have received copies of this letter. It reads:

Dear Senator Langlois:

Subject: Sixth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications (Transportation of Dangerous Goods Regulations).

I have reviewed the above report and would like to seize this opportunity to thank you and the other Honourable members of the committee, for the excellence of the analysis presented in the report.

I wish to indicate at this point in time that your recommendations are being studied by my officials and I intend to follow up closely on progress accomplished towards their implementation.

You can rest assured that all officers with rule-making responsibilities have been apprised of the requirement to comply with the spirit as well as the letter of the "Citizen's Code of Regulatory Fairness", and that every effort will be deployed to ensure that Canadians are kept well informed and are not burdened by the imposition of regulations.

Please be assured, Honourable Senator, of my fullest cooperation. Yours sincerely,

Don Mazankowski

I believe that that finishes our business for this evening. Senator Muir?

Senator Muir: If I might comment on that first paragraph, Mr. Chairman, I note that it reads, "for the excellence of the analysis presented in the report." I am very happy to see that coming from a group of jokers. That must have been a good

[Traduction]

Le sénateur Muir: Oui. Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur Graham. S'ils ne peuvent pas nous donner satisfaction, ils devraient peut-être nommer de nouveaux membres pour notre comité.

Le président: Je pense que nous aurons pas mal de travail cette session. Les deux projets de loi dont nous avons parlé ne sont pas très importants, mais nous aurons de nouveau le projet de loi C-75 et comme vous le savez, il représente une grosse tâche. C'est un gros projet de loi très important qui exigerait de nombreuses réunions. Je crois comprendre que le comité de la Chambre des communes souhaite que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible. Ils aimeraient l'avoir d'ici au 1^{er} janvier. Nous n'en aurons jamais fini pour le 1^{er} janvier, mais le plus tôt sera le mieux. Nous pourrions peut-être rencontrer le sénateur Phillips et essayer de trouver une solution de rechange. Êtes-vous d'accord?

Le sénateur Muir: Je suis toujours prêt à essayer quelque chose, monsieur le président.

Le président: Est-ce d'accord pour demain?

Le sénateur Muir: Oui.

Le président: Honorables sénateurs, je crois qu'il est important de faire figurer au procès-verbal une lettre qui m'a été écrite le 23 juin. Les sénateurs en ont reçu copie, je crois. La voici:

Sénateur Langlois.

Objet: Sixième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications—(Règlement sur le transport des marchandises dangereuses).

J'ai pris connaissance du rapport précité et je voudrais profiter de l'occasion pour vous remercier ainsi que les honorables membres du Comité, pour l'excellence de l'analyse contenue dans ce rapport.

Les fonctionnaires du Ministère étudient actuellement vos recommandations et j'ai l'intention de suivre de près les étapes de leur mise en œuvre.

Soyez assuré que tous les fonctionnaires chargés de la réglementation ont été mis au courant de la nécessité de respecter l'esprit ainsi que la lettre du Code d'équité en matière de réglementation du citoyen et que nous ferons tout ce qui est possible pour veiller à ce que les Canadiens soient bien informés et pour que la réglementation ne représente pas un fardeau excessif pour eux.

En vous assurant de ma pleine collaboration, je vous prie d'agréer, sénateur Langlois, mes salutations distinguées.

Don Mazankowski

Je crois que nous avons terminé pour ce soir. Sénateur Muir?

Le sénateur Muir: Si je puis me permettre un commentaire au sujet du premier paragraphe, monsieur le président, je remarque qu'on y dit «pour l'excellence de l'analyse contenue dans ce rapport». Venant d'une bande de farceurs, cette remar-

[Text]

report, and that statement is over the signature of Don Mazankowski.

Thank you.

The Chairman: Is there any further business? If not, do I have a motion to adjourn? Senator Muir?

Senator Muir: Agreed.

The Committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, November 25, 1986

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 8 p.m. to study the subject matter of Bill C-3, to amend the Radio Act, and of Bill C-4, to amend the Railway Act.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have here as witnesses tonight Mr. Richard Stursberg, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics; Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management; Mr. Robert W. Jones, Director General, Radio Regulatory Branch; and Mr. Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy. We will start our study with Bill C-3. Our first witness will be Mr. Robert Gordon.

Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management: I want to talk about Bill C-3, which is an amendment to the Radio Act. I think it is useful to set the context of the administrative actions which take place under the Radio Act and relate that to this amendment. What we will be talking about is an amendment to the question of charging fees for radio licences. When I speak of "radio licences" here, I am speaking of the licences that are authorized and given to users of various kinds of radio services, dispatch services—and by that I mean police, ambulance, fire, taxi, cement trucks, et cetera; those kinds of dispatch radios. I am also talking about paging services, cellular radio, microwave radio—that is, transmission of data and broadcasting information from city to city—satellites and radio location—in other words, radar and that kind of thing. All of these various services and utilizations of radio are licensed by the Minister of Communications under the Radio Act.

The Minister of Communications, of course, in addition to licensing those individual uses of radio, plans and engineers the standards and the utilization of the spectrum in regard to those various services, as each part of the radio frequency spectrum is appropriate or suited to a particular or a number of particular kinds of uses and less suited to others.

We also negotiate in international fora, particularly the International Television Union, because there is a considerable degree of international arrangements which must be entered into in order to protect Canada's interests in the use of the radio frequency spectrum.

In addition, we licence and authorize the actual use of particular frequencies at particular sites and at particular powers

[Traduction]

que m'enchanté. Le rapport devait être bon et cette remarque est dans une lettre signée par Don Mazankowski.

Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans la négative, quelqu'un veut-il proposer une motion d'ajournement? Sénateur Muir?

Le sénateur Muir: D'accord.

La séance est levée.

Ottawa, le mardi 25 novembre 1986

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui pour étudier la teneur du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio et du projet de loi C-4, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nos témoins ce soir sont M. Richard Stursberg, sous-ministre adjoint, Télécommunications et Informatique; M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre; M. Robert W. Jones, directeur général, Réglementation des radiocommunications; et M. Vince Hill, directeur général, Politiques des télécommunications. Nous allons d'abord étudier le projet de loi C-3. Notre premier témoin sera M. Robert Gordon.

M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du Spectre: Je voudrais parler du projet de loi C-3, qui modifie la loi sur la radio. Je crois qu'il serait utile de cerner le contexte dans lequel sont prises les mesures administratives en vertu de la loi sur la radio et de faire le lien avec cet amendement. Cet amendement a trait à l'imposition de droits pour la délivrance de licences de radio. Par «licences de radio», j'entends des licences autorisées et délivrées aux utilisateurs de divers types de services radio, des services de répartiteurs—police, ambulance, pompier, taxi, bétonnières, ces types de répartiteurs. J'entends également les services d'appel, les radios cellulaires, les radios à ondes courtes—à savoir la transmission de données et d'informations d'une ville à une autre—satellites et radios, à savoir radar et ce type d'appareils. Tous ces différents services et utilisateurs de radio se voient délivrer une licence du ministre des Communications en vertu de la Loi sur la radio.

Le ministre des Communications, bien sûr, non seulement délivre des licences à ces utilisateurs de la radio, mais établit les normes et l'utilisation du spectre concernant ses divers services, comme chaque spectre des fréquences radios convient à un usage ou à un certain nombre d'usages particuliers.

Nous négocions également sur des tribunes internationales, plus particulièrement au syndicat de la télévision internationale, parce qu'il faut conclure un nombre considérable d'accords internationaux pour protéger les intérêts du Canada concernant l'utilisation du spectre des fréquences radios.

Nous devons également délivrer des licences et accorder des autorisations touchant l'utilisation réelle de fréquences parti-

[Text]

in order to prevent interference both nationally and internationally.

Lastly, we do monitoring, investigating and other activities associated with the enforcement of the act and its regulations.

The costs of spectrum management are recovered from users through licence fees. In 1984, and again in the spring of 1985, the government announced that it intended that the costs of these services would be recovered from the licensed users. Accordingly, in the fall of 1984, the fees for licences were increased significantly and are now at a level where they cover all the costs including departmental overheads for the activities of spectrum management I mentioned except for the fact that, under the existing Radio Act, there is an exemption in regard to agents of Her Majesty in respect of the federal government and each of the provinces. Under the act, that exempts them from paying fees. Therefore, there are no costs currently recovered from, and no licence fees paid by federal or provincial departments, agencies or Crown corporations.

Passage of this bill would permit the minister to collect fees from those entities at the same rate as is currently charged to the other users of the spectrum, notably, the private sector. The total revenue which would be raised would be in the order of \$10 million.

The objectives are to raise revenues to ensure that all users of the spectrum pay their fair share of the costs of spectrum management and to eliminate certain competitive inequities between Crown and private sector entities. An example of that is that Alberta Government Telephones, as a provincial crown corporation, pays no radio or licence fees for its extensive use of the spectrum. Increasingly, we now have the situation where they find themselves in competition with, for example, Cantel who will deliver cellular service in Alberta but who, as a private sector entity, has to pay radio licence fees. The objective is to remove those kinds of inequities.

Some indications of the kinds of inequities that exist are illustrated in the document that was distributed. For example, Texaco Canada pays radio licence fees but Petro-Canada does not.

The other purpose to be served by this legislation is to encourage efficient use of the spectrum in that, while fees are not prohibitive, at least there will be some incentive for users of the spectrum to decide whether it is worth paying a fee for a particular licence if they no longer use that frequency. We are uncertain of the extent to which that will take place, but we are quite certain that it will free up some spectrum, which is increasingly crowded and scarce.

I believe, senators, that covers my initial presentation. Perhaps I should now proceed to link Bill C-3 with Bill C-4. Bill C-4 deals with the recovery of costs by the CRTC in respect of activities in regulating the telecommunications companies, that is, the wire-line carriers—the telephone companies. Mr. Stursberg will speak further to that.

[Traduction]

culières à certains endroits et à certaines puissances afin de prévenir l'interférence nationale et internationale.

Enfin, nous assurons la supervision, effectuons des enquêtes et nous livrons à d'autres activités concernant l'application de la loi et de ses règlements.

Les coûts de la gestion du spectre sont recouverts des utilisateurs au moyen des droits exigés pour la délivrance de licences. Le gouvernement a annoncé en 1984, et de nouveau au printemps 1985, qu'il entendait recouvrer les coûts de ces services auprès des utilisateurs détenteurs de licences. En conséquence, il a accru énormément, à l'automne 1984, les droits exigés en contrepartie de licences, droits qui couvrent actuellement tous les coûts y compris les frais généraux du ministère pour les activités de gestion du spectre dont j'ai fait mention, exception faite de l'exemption, en vertu de la loi sur la radio, à l'égard des agents de Sa Majesté au titre du gouvernement fédéral et de chaque province. En vertu de la loi, aucun droit n'est exigé de ces personnes. Les ministères et les organismes fédéraux et provinciaux et les sociétés d'État ne paient donc aucun droit à ce titre.

L'adoption de ce projet de loi permettrait au ministre de percevoir auprès de ses entités les mêmes droits qu'il perçoit actuellement auprès des autres utilisateurs du spectre, notamment du secteur privé. Il accroîtrait ses recettes de quelque 10 millions de dollars.

L'objectif est d'accroître les recettes pour faire en sorte que tous les utilisateurs du spectre assument leur juste part des frais de gestion du spectre, sans égard à leur affiliation avec le secteur public ou privé. Par exemple, parce qu'elle est une société de la Couronne, la compagnie de téléphone de l'Alberta utilise abondamment le spectre sans verser de droits en échange. Pourtant, elle se trouve en concurrence directe avec la société Cantel qui, elle, parce qu'elle est une entreprise privée, doit verser des droits pour offrir des services cellulaires dans la province. C'est ce genre d'injustice que nous voulons supprimer.

Vous trouverez d'autres exemples du genre dans le document distribué. Par exemple, la société Texaco Canada verse des droits, alors que Petro-Canada n'en verse pas.

L'autre objectif de ce projet de loi est de rationaliser l'utilisation du spectre en imposant des droits qui, tout en n'étant pas prohibitifs, vont au moins inciter les utilisateurs à s'interroger sur l'utilité de verser des droits pour utiliser une fréquence dont ils n'ont plus vraiment besoin. Nous ignorons dans quelle mesure cette tactique va fonctionner, mais nous sommes à peu près certains qu'elle va contribuer à libérer un certain nombre de fréquences.

Je crois, sénateurs, que cela termine mes remarques préliminaires. Peut-être puis-je maintenant expliquer le rapport entre le projet de loi C-3 et le projet de loi C-4. Le projet de loi C-4 porte sur le recouvrement des frais encourus par le CRTC pour réglementer les activités des entreprises de télécommunications, c'est-à-dire, les entreprises de transmission par câbles comme les compagnies de téléphone. M. Stursberg va donner plus de précisions à ce sujet.

[Text]

There is no direct relationship between the two except that some of the activities in spectrum management relate to broadcasting and the CRTC regulates broadcasting, but under the existing act no radio licence is required for broadcasters; they require only a technical construction and operating certificate, which the Department of Communications issues in order to certify the technical acceptability of the station. We certify to the CRTC that the particular station will meet the technical requirements—not interfering with other stations and so on. The CRTC then licences the station under the Broadcasting Act and charges a fee. The cost of their service and our service to broadcasters is recovered through the fees the CRTC charges to broadcasters. That is one set of fees the CRTC collects. The other set of fees which Bill C-4 will allow relates to the CRTC's activities in regulating telecommunications.

Mr. Stursberg will speak further to that bill.

The Chairman: Would you come forward please, Mr. Stursberg.

Mr. Richard Stursberg, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics, Department of Communications: I have a one-page handout that I would ask the clerk to distribute. It summarizes the key points in the bill.

As Mr. Gordon was explaining to you, the broadcast regulatory activities of the CRTC are currently paid for by the broadcasters through the fees for licences.

The costs associated with the regulation of the broadcasting system by the CRTC are now fully recovered.

The telecommunications regulatory activities of the CRTC are not covered in the same way. Although the broadcasters have to pay the costs associated with the regulatory activities of the CRTC, the telecommunications carriers do not.

The purpose of this bill, therefore, is to ensure that the telecommunications regulatory activities of the commission are on a cost-recovery basis as they are in regard to the regulatory activities respecting broadcasting.

The intention of the government to recover these costs was initially signalled in the May 1985 budget.

We estimate that the costs associated with the CRTC's regulation of the carriers are between \$6 million and \$7 million. We expect that the fees charged to the carriers will be in that order.

Essentially, the legislation will give the CRTC the powers to impose the fees and charges on telecommunications companies. These charges will be subject to the approval of Treasury Board.

I might add that the determination of the way in which the charges are to be levied once the bill is passed will be made by way of a public proceeding held by the commission. It will take expert testimony of witnesses in the usual way and will make a final decision subject to the approval of Treasury Board. If the parties feel that the decision of the commission and the board is unsound or unfair in any sense, they have an opportunity

[Traduction]

Il n'existe pas de lien direct entre les deux projets de loi, si ce n'est que certaines des activités inhérentes à la gestion du spectre ont trait à la radiodiffusion, laquelle est réglementée par le CRTC. Toutefois, en vertu de la loi actuelle, les radiodiffuseurs n'ont besoin d'aucune licence spéciale. Il leur suffit d'obtenir, auprès du ministère des Communications, un certificat d'exploitation qui atteste l'acceptabilité technique de la station. Nous certifions ainsi au CRTC que la station respecte les normes techniques en vigueur et ne créera pas d'interférence avec les autres stations. Le CRTC lui délivre alors une licence en vertu de la Loi sur la radiodiffusion. Les frais de service encourus par le CRTC et par nous sont recouvrés grâce aux droits imposés aux radiodiffuseurs par le CRTC. C'est là un type de droits perçus par le CRTC. L'autre genre de droits que le projet de loi C-4 permet au CRTC de percevoir, a trait à la réglementation du secteur des télécommunications.

M. Stursberg va vous donner plus de précisions sur ce projet de loi.

Le président: La parole est à vous, monsieur Stursberg.

M. Richard Stursberg, sous-ministre adjoint, télécommunications et informatique, ministère des Communications: J'ai ici un résumé des principaux points du projet de loi, que je demanderais au greffier de vous distribuer.

Comme M. Gordon vous l'a expliqué, les coûts des activités de réglementation du CRTC en matière de radiodiffusion sont actuellement assumés par les radiodiffuseurs qui versent des droits pour obtenir une licence.

Les frais encourus par le CRTC pour réglementer le réseau de radiodiffusion sont donc entièrement recouvrés.

Les frais de réglementation du secteur des télécommunications ne sont toutefois pas récupérés de la même façon. En effet, si les radiodiffuseurs doivent assumer les coûts inhérents aux activités de réglementation du CRTC, il n'en est pas de même des entreprises de télécommunications.

L'objectif de ce projet de loi est donc de faire en sorte que les activités de réglementation du CRTC en matière de télécommunications s'autofinancent, au même titre que ses activités de réglementation en matière de radiodiffusion.

Le gouvernement a fait part, pour la première fois, de son intention de recouvrer ces coûts dans son budget de mai 1985.

Nous estimons que les coûts inhérents à la réglementation du secteur des télécommunications se situent entre 6 et 7 millions de dollars. Les droits imposés aux entreprises de télécommunications devraient donc être de cet ordre.

Essentiellement, le projet de loi va donner au CRTC les pouvoirs nécessaires pour imposer des droits aux entreprises de télécommunications. Le montant de ces droits devra cependant être approuvé par le Conseil du Trésor.

Une fois que le projet de loi sera adopté, le CRTC tiendra des audiences publiques pour décider du mode de perception de ces droits. Comme d'habitude, le CRTC consultera des spécialistes et rendra une décision finale qui devra ensuite être approuvée par le Conseil du Trésor. Si les parties estiment que la décision du CRTC est inacceptable ou injuste, elles pourront, en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les

[Text]

under subsection 64(1) of the National Transportation Act to appeal the decision to the cabinet. If the cabinet finds merit in the appeal, it can vary or set aside whatever regulations the commission makes in this regard.

The only other final point I would mention is that this legislation is retroactive. It will apply retroactively to April 1 of this year. As I mentioned, the carriers were put on notice in the May 1985 budget that this would be coming forward. Following that budget we wrote to the carriers to indicate the intention of the government regarding these fees, but it remains the legislation will be retroactive to April 1 of this year.

The Chairman: Mr. Hill, do you have anything to add to what has been said by your colleagues?

Mr. Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications: I have nothing to add, Mr. Chairman, but I would be willing to respond to questions. I think that Mr. Stursberg has summarized the legislation adequately.

The Chairman: I have a question to ask Mr. Gordon. Mention has been made of various radio users, but does that include marine radio users?

Mr. Gordon: They are included, Mr. Chairman. This was not intended to be an all-inclusive list.

The Chairman: Does the same apply to radio operators on provincial or municipal patrol vessels?

Mr. Gordon: Yes, they are all users of radios. If they are provincial, however, they would not pay a fee at the current time.

The Chairman: What about the municipal operators?

Mr. Gordon: Municipal operators currently pay; that is determined by regulation. They currently pay a preferred fee, a lesser rate than that of the private sector.

The Chairman: What is the reason behind this reduction in fees?

Mr. Gordon: It is an historical thing, Mr. Chairman. I am not aware of exactly why there was a differential in fees with respect to the provincial level; I am not aware why they were exempted.

The Chairman: What about private police agencies?

Mr. Gordon: If they are private, they pay a full fee.

The Chairman: Will you please provide further information regarding the reasons behind this reduction for provincial users of radios? I think that the committee would be interested in having this additional information.

Mr. Gordon: I will mention, Mr. Chairman, that that goes back to the origination of the Radio Act in 1938. We will see what we can document as to what was in the draftsmen's minds when that exemption was provided to provincial and federal agencies at the time.

[Traduction]

transports, en appeler devant le cabinet. Si le cabinet juge leur requête fondée, il pourra modifier ou supprimer les dispositions adoptées par le CRTC en la matière.

Je tiens également à préciser que l'application de ce projet de loi est rétroactive au 1^{er} avril de cette année. Comme je l'ai mentionné, les entreprises de télécommunications ont été avisées, dans le budget de mai 1985, que cette mesure allait entrer en vigueur. Après le dépôt du budget, nous leur avons écrit pour leur faire part de l'intention du gouvernement d'imposer ces droits, mais il reste que l'application de ce projet de loi sera rétroactive au 1^{er} avril de cette année.

Le président: M. Hill, avez-vous des commentaires à ajoutée à ceux de vos collègues?

M. Vince Hill, directeur général, Politique en matière de télécommunications, ministère des Communications: Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président, mais je suis prêt à répondre aux questions. Je pense que M. Stursberg a bien résumé la teneur du projet de loi.

Le président: J'ai une question à poser à M. Gordon. Il a été question des différents utilisateurs des ondes radio, mais est-ce que vous incluez dans ce nombre les utilisateurs des radios de bateaux?

M. Gordon: Oui, monsieur le président. La liste que j'ai donné n'était pas exhaustive.

Le président: Englobez-vous aussi les utilisateurs de radios de bateaux-patrouilles provinciaux ou municipaux?

M. Gordon: Oui, sauf que ceux qui relèvent des autorités provinciales ne versent pas de droits à l'heure actuelle.

Le président: Qu'en est-il des utilisateurs qui relèvent des autorités municipales?

M. Gordon: Ils sont assujettis à des droits préférentiels, c'est-à-dire à des droits inférieurs à ceux imposés au secteur privé, qui sont fixés par règlement.

Le président: Pourquoi bénéficient-ils de cette réduction?

M. Gordon: Pour des raisons historiques, je crois. En fait, j'ignore au juste pourquoi les utilisateurs qui relèvent des autorités provinciales bénéficient d'un traitement de faveur.

Le président: Qu'en est-il des agences de sécurité privées?

M. Gordon: Elles doivent acquitter les droits en entier.

Le président: Pouvez-vous nous donner des précisions quant aux raisons à l'origine de la réduction dont bénéficient les utilisateurs de radios relevant des autorités provinciales? Je crois que les membres du comité seraient intéressés à savoir davantage à ce sujet.

M. Gordon: Je crois, monsieur le président, que cette distinction remonte à l'adoption de la Loi sur la radio en 1938. Nous allons essayer d'établir quel était le but des législateurs, à l'époque, lorsqu'ils ont accordé cette exemption aux organismes provinciaux et fédéraux.

[Text]

Senator Turner: Mr. Chairman, what added operating costs in terms of dollars will these radio and TV licence operators be called upon to bear? Are we talking in terms of \$1,000, \$2,000, \$10,000 or \$20,000?

Mr. Gordon: If we are talking about the provincial operators of private radio systems, it will vary. What we are talking about at the provincial level is something of the order of \$7 million spread across all of the provinces for their use of radio. The individual licence cost varies. Let us take, for example, a provincial police service. That service, for every one of its fixed stations which transmits to its cruisers, would pay \$94 for each frequency it uses for that base station and \$36 for each cruiser. If we take, for example, a marine radio on a provincial or a private boat, the user currently pays \$32 for that radio annually in licence fees.

Senator Turner: What about a taxi cab?

Mr. Gordon: A taxi cab driver pays \$36 annually.

Senator Turner: This adds to his costs and cab drivers are screaming now because of the insurance rates and everything else. Every cost pertaining to taxi cabs is driving these guys out of business. The drivers are not making any money now.

Mr. Gordon: Senator, this bill will not change the situation of taxi drivers. Taxi drivers have been paying a licence fee since they have had radios and they will continue to pay that fee. This bill will change the fee charged to provincial users who do not pay any fee right now.

Senator Turner: The cab drivers will not pay an increase?

Mr. Gordon: The cab drivers will continue to pay the fee they have already been saying. This bill does not change that. That fee remains \$36.

Senator Macdonald (Cape Breton): Could the witnesses indicate, first of all, the stage Bill C-3 has reached in the House of Commons?

Mr. Gordon: It has had first reading.

Senator Macdonald (Cape Breton): The ordinary fishing vessels pay how much for a licence?

Mr. Gordon: Ordinary fishing vessels, which are not compulsorily fitted vessels—and that is a coast guard determination, pay \$32.

Senator Macdonald (Cape Breton): How much does a big dragger pay?

Mr. Gordon: A big dragger pays \$60.

Senator Macdonald (Cape Breton): This business of retroactivity has been put in place just to collect some fees for this fiscal year, has it?

Mr. Gordon: Senator, the retroactivity applies to Bill C-4. It does not apply to the radio licence fees being charged to provincial or to federal government agencies. That is to be applied beginning next April.

[Traduction]

Le sénateur Turner: Monsieur le président, de quel ordre seront les frais d'exploitation supplémentaires qui devront être assumés par ces utilisateurs? Parlons-nous de 1 000 \$, 2 000 \$, 10 000 \$ ou 20 000 \$?

M. Gordon: Dans le cas des utilisateurs provinciaux de réseaux privés, ces frais vont varier. Ils seront de l'ordre de 7 millions de dollars répartis entre les utilisateurs de toutes les provinces. Les droits imposés à chaque utilisateur ne seront toutefois pas uniformes. Par exemple, les forces policières vont verser 94 \$ pour chaque fréquence utilisée par leurs stations fixes et 36 \$ pour celles utilisées par leurs patrouilles. Par comparaison, les utilisateurs de radios de bateaux privés ou gouvernementaux versent actuellement des droits annuels de 32 \$ pour utiliser ces fréquences.

Le sénateur Turner: Et les voitures de taxi?

M. Gordon: Un chauffeur de taxi verse annuellement 36 \$.

Le sénateur Turner: Ceci s'ajoute à ses frais et déjà, les chauffeurs se plaignent des taux d'assurance élevés et de tous les autres frais. Toute dépense supplémentaire les oblige à se retirer d'affaires. Ils ne font pas d'argent actuellement.

M. Gordon: Sénateur, ce projet de loi ne changera en rien la situation des chauffeurs de taxi. Les chauffeurs de taxi paient des droits de licence depuis qu'ils ont un système de communication par radio et ils en paieront encore. Le présent projet de loi modifie les conditions des émetteurs provinciaux qui ne paient pas de droits de licence actuellement.

Le sénateur Turner: Les chauffeurs de taxi ne paieront pas de supplément?

M. Gordon: Les chauffeurs de taxi continueront à payer les mêmes droits; le présent projet de loi n'y change rien. Ces droits seront encore de 36 \$.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le témoin pourrait-il nous indiquer à quel stade le projet de loi C-3 en est rendu à la Chambre des communes?

M. Gordon: À la première lecture.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Quel est actuellement le prix de la licence pour les bateaux de pêche?

M. Gordon: Les bateaux de pêche ordinaires, qui ne sont pas obligatoirement équipés d'une radio—cette décision relève de la garde côtière—paient 32 \$.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Combien paie un gros chalutier?

M. Gordon: Un gros chalutier paie 60 \$.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Cette rétroactivité a été décrétée simplement pour recueillir des droits au cours de la présente année financière, n'est-ce pas?

M. Gordon: Sénateur, cette rétroactivité s'applique au projet de loi C-4. Elle n'existe pas pour les droits de licence de radio prélevés des agences gouvernementales provinciales ou fédérales. Celles-ci ne commenceront à payer qu'à compter d'avril prochain.

[Text]

Senator Macdonald (Cape Breton): I see. You have said that the fees for fishermen could run anywhere from \$32 to \$60?

Mr. Gordon: Yes, and fishing vessels have been at that fee level for over two years now. This bill does not affect the fees paid by private fishing vessels.

The Chairman: Has any consideration been given to the possibility of taxation being applied under both this bill and the proposed legislation that was before the last session of Parliament under Bill C-75, where users pay for marine services? Have you considered the possibility of double taxation in that respect?

Mr. Gordon: This fee is specifically for radio licences. I presume that Bill C-75 related to the use of wharfage and other fisheries and transport facilities or radar facilities, traffic control facilities. I do not know; I presume that that is what it applied to. This relates specifically to marine radios used by provincial or federal agencies. The existing users of marine radios, fishermen, for example, already pay a fee. This bill does not change that and that fee will continue. That fee is for the use of a radio.

The Chairman: I would like to have some assurance that we are not heading towards double taxation under this bill and Bill C-75, because all users of services provided by the coast guard must pay a user fee.

Mr. Gordon: This is another fee for another service they use from another department. It is not the same service, if I may say so, senator.

Senator Macdonald (Cape Breton): Under Bill C-3 can the federal government still exempt radio stations from the payment of that fee? Can the government still exempt radio stations owned by the federal government?

Mr. Gordon: No. Radio stations owned by the federal government would have to pay a fee, and departments would have to pay that from their current budgetary allotments.

Senator Macdonald (Cape Breton): What about ships owned by crown corporations?

Mr. Gordon: They would now have to pay a fee. For example, we would no longer have the situation in which ships owned by PetroCan would not pay a fee while ships owned by Shell would.

Senator Macdonald (Cape Breton): I can think of Atlantic Marine and the Newfoundland Ferry.

Mr. Gordon: The ferries would pay a fee. They would pay \$60 per year.

Senator MacDonald (Halifax): What about municipalities?

Mr. Gordon: The question of amending or changing the fee structure for municipalities is currently under consideration by the minister. It is my understanding that that will be deferred. There has been no announcement as yet.

[Traduction]

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vois. Vous avez dit qu'il en coûterai aux pêcheurs de 32 à 60 \$?

M. Gordon: Oui, et ce prix vaut pour les bateaux de pêche depuis plus de deux ans. Le présent projet de loi ne modifie en rien les droits versés par les bateaux de pêche privés.

Le président: A-t-on songé à la possibilité d'appliquer le tarif prévu dans le présent projet de loi au projet de loi C-75, qui a été présenté lors de la dernière session du Parlement, où les usagers devaient payer pour les services maritimes? Avez-vous considéré la possibilité d'une double taxe dans ce domaine?

M. Gordon: Ce droit porte spécifiquement sur les licences de radio. Je présume que le projet de loi C-75 se rapportait aux droits d'usage des quais, des installations de pêche et de transport, et des services de radar et de contrôle du trafic. Je ne sais trop, mais je crois que c'est ce à quoi ces droits s'appliquaient. Dans le cas qui nous occupe, on s'en tient aux stations de radio maritimes utilisées par les agences provinciales et fédérales. Les propriétaires de radios maritimes, les pêcheurs par exemple, versent déjà un droit. Le présent projet de loi n'y change rien et ce droit continuera d'être prélevé. Il s'applique à l'utilisation de postes radio.

Le président: J'aimerais que l'on m'assure que le présent projet de loi et le projet de loi C-75 n'occasioneront pas une double taxe, car tous les usagers des services fournis par la garde côtière doivent verser un droit d'usage.

M. Gordon: C'est là un autre droit versé pour un autre service rendu par un autre ministère. Ce n'est pas le service dont nous parlons ici, si je puis me permettre de vous le signaler, sénateur.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le projet de loi C-3 autorise-t-il le gouvernement fédéral à continuer d'exempter de ces droits certaines stations de radio? Peut-il exempter encore les stations du gouvernement fédéral?

M. Gordon: Non. Les stations de radio du gouvernement fédéral devront verser des droits, que les ministères devront acquitter à même leur budget.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Et les bateaux qui appartiennent à des sociétés de la Couronne?

M. Gordon: Ils leur faudra désormais verser des droits. Par exemple, il ne sera plus question que les bateaux de PetroCan soient exemptés pendant que Shell paie des droits.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je pense ici aux bateaux de l'*Atlantic Marine* et au traversier *Newfoundland Ferry*.

M. Gordon: Il aurait à payer une licence de 60 \$ par année.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et les municipalités?

M. Gordon: Le ministre étudie en ce moment la modification possible du tarif imposé aux municipalités. Si j'ai bien compris, cette question sera différée. Mais il n'y a eu jusqu'ici aucune annonce en ce sens.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): You did not mention that in your opening remarks.

Mr. Gordon: No, because Bill C-3 does not affect that particular matter. The preferred treatment afforded municipalities is done under regulations. It is not affected by Bill C-3.

Senator MacDonald (Halifax): Has the minister made any comment with respect to that? Has there been any undertaking with respect to exemption by regulation—with respect to volunteer fire departments, for instance?

Mr. Gordon: She has made no public statement.

Senator MacDonald (Halifax): I thought she had.

Mr. Gordon: Not that I am aware of. There has been no public release yet.

Senator MacDonald (Halifax): I thought she had given an undertaking with respect to that.

Mr. Gordon: She gave an undertaking to caucus to review it, in concert with Messrs. Wilson and de Cotret.

Senator Macdonald (Cape Breton): The act says:

1. Subsection 2(2) of the Radio Act is repealed and the following substituted therefor:

(2) Subject to subsection (3), Her Majesty in right of Canada and each province is bound by this Act.

What does that mean—"subject to subsection (3)"?

Mr. Gordon: It means that they are still subject to all of the provisions of the act. Ergo, they have to have a licence in any case. In other words, they were exempt from paying fees, but they had to have a licence for their radio. But previously they did not have to have a fee for that licence. This bill will now remove the exemption from those provincial and federal bodies to pay a fee.

Senator Macdonald (Cape Breton): The following has just been shown to me:

(3) The Governor in Council, on the recommendation of the Minister, may from time to time by order exempt Her Majesty in right of Canada from this Act in respect of any radio station or radio apparatus described in the Order that is owned or operated on Her behalf.

If it is subject to that, would it not follow that the Governor in Council could exempt a federally owned station from the provisions of the act?

Mr. Gordon: That section is intended to provide for a situation where there is a total exemption from the provisions of the act; that is, they would not be required to have a licence or to pay fees. That refers to the provisions of the act, whereas the exemption that we are removing is one related simply to paying fees for the licences.

Senator Macdonald (Cape Breton): But Bill C-3 says, "subject to subsection (3)".

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'en avez pas fait mention dans vos préliminaires.

M. Gordon: Non, parce que le projet de loi C-3 ne porte pas sur cette question précise. Le traitement préférentiel accordé aux municipalités relève des règlements, non du projet de loi C-3.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le ministre a-t-il quelques observations à faire à ce sujet? Des mesures ont-elles été prises en vue de l'exemption, par voie de règlement—des appareils radio qu'utilisent les services de pompier volontaires, par exemple?

M. Gordon: Aucune déclaration publique n'a été faite à ce sujet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je croyais que si.

M. Gordon: Pas que je sache. Il n'y a eu jusqu'ici aucune déclaration à ce sujet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je croyais que la Ministre avait dévoilé certains engagements à ce sujet.

M. Gordon: Elle a promis au caucus d'étudier la question, avec MM. Wilson et de Cotret.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): La loi stipule:

1. Le paragraphe 2(2) de la *Loi sur la radio* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Sous réserve du paragraphe (3), Sa Majesté du chef du Canada et du chef de chaque province est liée par la présente loi.»

Que veulent dire les mots «sous réserve du paragraphe (3)»?

M. Gordon: Ils signifient que les provinces sont encore liées par les autres dispositions de la loi. Nous avons donc, dans tous les cas, une licence. En d'autres mots, elles étaient exemptées des droits mais il leur fallait une licence pour leur radio. Mais auparavant, elles n'avaient pas à verser de droits pour cette licence. Le présent projet de loi abroge cette exemption dans le cas des organismes provinciaux et fédéraux.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): On vient juste de me montrer le texte suivant:

(3) Le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, peut de temps en temps, par décret, soustraire Sa Majesté du chef du Canada à la présente loi, pour toute station ou appareil de radio décrit dans le décret qui serait sa propriété ou qui servirait à son usage.

S'il en est ainsi, pourquoi le gouverneur en conseil pourrait-il exempter une station appartenant au gouvernement fédéral de l'application de la loi?

M. Gordon: Cet article vise à parer à toute situation d'exemption totale de l'application de la loi; autrement dit, ces stations ne seraient pas tenues d'obtenir une licence ou de payer des droits. Cela renvoie aux dispositions de la loi, tandis que l'exemption que nous voulons supprimer ne concerne que l'acquittement des droits pour l'obtention d'une licence.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Mais le projet de loi C-3 stipule: «Sous réserve du paragraphe (3)».

[Text]

Mr. Gordon: Yes; there could be a complete exemption from licensing, from all aspects of the act.

Senator MacDonald (Halifax): So there has been no granting of any exemption of any kind with respect to municipal licence fees?

Mr. Gordon: The minister has made no public statement, but there has been considerable discussion on it. That is all that I would care to say at the present moment.

Senator MacDonald (Halifax): We are at the first reading stage here.

Mr. Gordon: This bill does not relate to that. It does not cover that. The bill deals only with exemptions for licence fees paid by agents of Her Majesty in the right of the province or the federal government. The other was done by regulation.

Senator Stollery: So municipal police force, in the municipality, does not pay a licence fee; is that correct?

Mr. Gordon: A municipal police force now pays a licence fee. They pay a licence fee at a preferred rate—in other words, a lower rate.

Senator Stollery: When this bill is passed—

Mr. Gordon: I will not change that. This bill will not change the preferred treatment afforded municipalities.

Senator Macdonald (Cape Breton): It will change the provincially owned—

Mr. Gordon: It will change the provincial situation, and the federal.

Senator Stollery: I did not know that the police paid a licence fee.

Mr. Gordon: Yes, they pay a fee, but it is relatively small.

Senator Turner: There is something wrong when cities are getting a break.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I would like to get back to Bill C-4. This legislation will allow the government to recover approximately \$6 million. Does that cover the cost of the Telecom side of the CRTC?

Mr. Stursberg: Yes. We estimate about \$6 million to \$7 million.

Senator MacDonald (Halifax): So this, in one fell swoop, will cover all of the costs.

Mr. Stursberg: Yes, that is correct.

Senator MacDonald (Halifax): So that is what it is all about.

Mr. Stursberg: That's all that it's about. It is strictly a cost recovery method. The fees are levied on the carriers, there are six carriers involved, and the six carriers are regulated by the CRTC; and that will completely cover the CRTC's costs.

[Traduction]

M. Gordon: En effet; elles pourraient être complètement exemptées de la nécessité d'obtenir une licence, de toutes les exigences de la loi, en fait.

Le sénateur MacDonald (Halifax): On n'a donc accordé aucune exemption de ce genre à l'égard des municipalités?

M. Gordon: Le Ministre n'a fait aucune déclaration publique à cet égard, mais bon nombre de discussions ont porté sur la question. C'est tout ce que je puis vous dire pour l'instant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous n'en sommes qu'à la première lecture.

M. Gordon: Ce projet de loi n'a rien à y voir. Il ne touche pas à cette question. Il ne vise que les exemptions applicables aux droits d'obtention de licence acquittés par des représentants de Sa Majesté au nom de la province ou du gouvernement fédéral. Le reste a été visé par règlement.

Le sénateur Stollery: De sorte que les corps de police municipaux, ne paient pas de droits de licence; est-ce exact?

M. Gordon: Les corps de police municipaux acquittent maintenant des droits de licence, mais à un taux préférentiel, c'est-à-dire à un taux plus faible.

Le sénateur Stollery: Lorsque ce projet de Loi sera adopté...

M. Gordon: Cela ne changera pas. Ce projet de loi ne modifiera pas le traitement préférentiel accordé aux municipalités.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Le changement concernera les émetteurs provinciaux...

M. Gordon: Provinciaux et fédéraux.

Le sénateur Stollery: Je ne savais pas que la police acquittait des droits de licence.

M. Gordon: Effectivement, mais ces droits sont relativement minimes.

Le sénateur Turner: Il me semble que quelque chose ne va plus lorsque les municipalités jouissent de privilèges.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, j'aimerais revenir au projet de loi C-4. Il permettra au gouvernement de recouvrer quelque 6 millions de dollars. Ce montant comprend-t-il le coût des services de télécommunications du CRTC?

M. Stursberg: En effet. Nous l'estimons autour de 6 ou 7 millions de dollars.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Bref, le projet de loi permettra de recouvrer tous les coûts d'un seul coup.

M. Stursberg: Oui, c'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est donc de cela dont il s'agit.

M. Stursberg: Et rien de plus. Il s'agit strictement d'une méthode de recouvrement des coûts. Les droits sont perçus auprès des transporteurs; il y en a et ils sont tous réglementés par le CRTC; le CRTC pourra ainsi recouvrer tous ses coûts.

[Text]

The Chairman: Are there any further questions? If not, and if we have completed our questioning on the two bills, I will thank our witnesses for their appearance here this evening. If the committee again requires their appearance, we will call on them. The committee is adjourned.

The committee adjourned.

Ottawa, Tuesday, December 16, 1986

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to study the subject-matter of Bill C-3, to amend the Radio Act, and of Bill C-4, to amend the Railway Act.

Senator Léopold Lanaglois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: We will begin this morning with the study of Bill C-4. We have with us Ms. Claudy Mailly, Parliamentary Secretary to the Minister of Communications.

Mlle Claudy Mailly, secrétaire parlementaire du ministre des Communications: Je vous remercie monsieur le président. Honorables sénateurs, le projet de loi C-4 concerne le recouvrement des frais de réglementation du CRTC en ce qui a trait aux entreprises de télécommunications.

Dans son énoncé économique du mois de novembre 1984, le ministre des Finances avait annoncé certaines mesures pour récupérer des fonds afin d'essayer de diminuer le déficit.

Parmi ces mesures, nous retrouvons cette mesure touchant les frais de réglementation pour les entreprises de télécommunications. Comme vous le savez sans doute, ces frais de réglementation sont déjà recouverts auprès des entreprises de radiodiffusion selon la Loi sur la radiodiffusion.

Ce projet de loi crée donc une situation d'équité, c'est-à-dire que les entreprises de télécommunications, réglementées par le CRTC, auront maintenant à payer des frais, à recouvrer des frais pour le CRTC. C'est le but principal du projet de loi C-4.

Un seul amendement a été apporté à ce projet de loi suite à sa deuxième lecture. En comité législatif, un amendement a été proposé par le gouvernement. Il a été accepté unanimement par les membres du comité, y compris ceux de l'opposition.

Cet amendement propose que l'article 1 du projet de loi C-4 soit modifié par substitution à la ligne 10 page 1. Nous partons du mot «canadiennes»:

... canadiennes peut, par règlement, afin de recouvrer tout ou partie des frais qu'il supporte pour l'exercice de ses attributions dans le cadre de la présente loi, imposer ...

La raison de cet amendement est que les membres du comité et le gouvernement, après avoir étudié ce projet de loi, ont considéré que le libellé du projet de loi était trop vaste et trop vague. Dans le projet de loi tel que présenté en deuxième lecture, nous ne retrouvons pas une définition précise des objectifs du projet de loi. Cet amendement à l'article 1 de ce projet de loi nous donne une définition précise de la vocation de récu-

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Comme nous avons terminé notre interrogation sur les deux projets de loi, je remercie nos témoins d'avoir comparu devant nous ce soir. Si le Comité requiert encore leur présence, il les réinvitera. La séance est levée.

Le comité suspend ses travaux.

Ottawa, le mardi 16 décembre 1986

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur du projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio et du projet de loi C-4, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Nous commençons ce matin par l'étude du projet de loi C-4. Nous avons comme témoin M^{me} Claudy Mailly, secrétaire parlementaire du ministre des Communications.

Miss Claudy Mailly, Parliamentary Secretary to Minister of Communications: Thank you, Mr. Chairman. Honourable Senators, Bill C-4 concerns recovery of the CRTC's regulatory costs with respect to telecommunications enterprises.

In his economic statement of November 1984, the Minister of Finance announced a number of measures for recovery of outlay, as part of the campaign to reduce the deficit.

Among these was this measure dealing with the cost of regulating telecommunications enterprises. As you probably know, the CRTC already has the authority, under the Broadcasting Act, to recover from broadcasting enterprises the costs it incurs in regulating that sector of its responsibilities.

Bill C-4 is thus intended to correct the unfairness of the existing situation, that is, the telecommunications enterprises regulated by the CRTC will now also have to pay fees, to reimburse the CRTC. This is the main aim of the Bill.

Only one amendment was made to the Bill after second reading: the government proposed it when the Bill went to legislative committee. The members of the Committee, including the Opposition members, accepted the amendment unanimously.

The amendment proposed that Clause 1 of the Bill be amended by the following new wording starting on line 10 of page 1 after the word "Commission":

... may, for the purposes of recovering all or a portion of such costs as the Commission determines to be attributable to its responsibilities under this Act, make regulations imposing ...

The reason for this amendment was that after considering the Bill, the members of the Committee, and the government, felt that the original wording was too broad and too vague. In the Bill as it was presented for second reading, there was no precise definition of the Bill's objectives. This amendment to Clause 1 of the Bill gives us a precise definition of its intent,

[Text]

pération des fonds. De cette façon, cette modification établit une limite à l'envergure du projet de loi. C'est le seul amendement qui a été présenté.

Le projet de loi a été adopté au comité législatif le matin même qu'il a été présenté. Il est devant vous aujourd'hui. J'espère que vous le trouverez satisfaisant au point de vue de sa précision.

Comme je l'ai mentionné, il s'agit de poursuivre les objectifs du ministre des Finances tel qu'il les a énoncés dans son exposé économique du mois de novembre 1984 et tel qu'il les a répétés dans son budget de mai 1985.

Ce n'est pas un projet de loi qui vous arrive par surprise mais qui suit les démarches déjà entreprises dans les énoncés du ministre des Finances.

Monsieur le président, c'est à peu près ce que j'avais à dire au sujet de ce projet de loi. Je serais très heureuse de répondre aux questions des membres de votre comité.

Le président: Je suis informé que ce projet de loi a été adopté en troisième lecture à la Chambre des communes?

Mlle Mailly: C'est précisément ce qui est arrivé.

Le président: Sénateur Thériault, est-ce que vous avez une question?

Le sénateur Thériault: Merci monsieur le président, je comprends facilement les intentions de ce projet de loi. On me dit que le CRTC recouvre déjà le coût de ses frais. Est-ce vrai?

Mlle Mailly: Le CRTC recouvre des frais de réglementation des entreprises de radiodiffusion. C'est pour une raison d'équité. Les entreprises de télécommunications sont aussi réglementées par le CRTC. Jusqu'à maintenant, elles n'ont eu aucune dépense à rencontrer. Aucun frais, aucune dépense n'ont été récupérés des entreprises de télécommunications. Les frais ont été entièrement récupérés des entreprises de radiodiffusion.

Le sénateur Thériault: Est-ce que ceci signifie qu'il y aura une réduction?

Mlle Mailly: Il se pourrait qu'il y ait une réduction lorsqu'une révision des barèmes sera établie. Ceci arrive régulièrement pour les entreprises qui paient déjà des frais. A ce moment, il se peut que le CRTC examine de nouveau la situation en ce qui a trait aux entreprises de radiodiffusion.

Comme vous le savez sans doute, un nouveau projet de loi sur la radiodiffusion devra être présenté très bientôt en Chambre. A ce moment-là, on devra étudier ce problème. On m'a dit que bien qu'on recouvrait déjà des entreprises de radiodiffusion, il y aura peut-être aussi des changements dans ce milieu de la réglementation. Automatiquement, il y aura révision parce que des entreprises ne seront peut-être plus réglementées. Ce sera peut-être aussi le cas des entreprises de télécommunications.

Par exemple, si on décide que le CNCP ne sera plus réglementé par le CRTC, à ce moment-là il y aura un ajustement.

C'est une situation assez souple. Nous avons pensé que pour des raisons d'équité, on devrait recouvrer les frais, parce que depuis plusieurs années, on a récupéré les frais seulement des entreprises de radiodiffusion.

[Traduction]

that is make possible cost recovery. It sets a limit to the Bill's scope. This was the only amendment that was proposed.

The Bill was approved by the legislative committee the same morning it came before them. Today it has come before you, and I hope you will find its new precision satisfactory.

As I mentioned, the Bill embodies one of the objectives announced by the Minister of Finance in his economic statement of November 1984 and reiterated in his budget of May 1985.

The Bill shouldn't come as any surprise to you: it resembles previous measures undertaken to put the Minister of Finance's statements into practice.

That's about all I have to say about the Bill, Mr Chairman. I'd be most happy to answer any questions the members of your Committee may have.

The Chairman: I understand the Bill has been passed at third reading in the House of Commons?

Miss Mailly: Exactly.

The Chairman: Senator Thériault, do you have a question?

Senator Thériault: Thank you, Mr. Chairman. I have no trouble understanding the Bill's intentions. I'm told that the CRTC already recovers the costs of its expenditures. Is that right?

Miss Mailly: The CRTC already recovers its regulatory costs from broadcasting enterprises. It's a question of fairness. Telecommunications enterprises are also regulated by the CRTC, and yet up to now they haven't had to reimburse the CRTC for any of its expenditures. No cost or expenditure has been recovered from the telecommunications enterprises. But the broadcasting enterprises have been repaying 100 per cent of the CRTC's costs.

Senator Thériault: Does that mean there will be a reduction?

Miss Mailly: There could well be, once the standards have been revised. This regular occurrence for businesses that already pay fees. The CRTC might at that time re-examine the situation with regard to broadcasting firms.

As you undoubtedly know, a new bill on broadcasting is to be tabled very shortly in the House. This problem will be address at that time. I've been told that although we already collect fees from broadcasting companies, it's possible that regulatory changes might be made in this field. There will automatically be a review, since some firms may no longer be regulated. This might also be true in the case of telecommunications firms.

for example, if it's decided that CNCP will no longer be regulated by the CRTC, then an adjustment will be made.

The situation is fairly flexible. We feel that for the sake of fairness, we should recover these fees. For many years, we have been collecting fees only from broadcasting companies.

[Text]

Le sénateur Thériault: Du côté de la Chambre des communes et de son comité législatif, est-ce qu'on a demandé quels étaient les revenus possibles qui seront donnés au CRTC ou au gouvernement selon la présente loi?

Mlle Mailly: Oui, il s'agit de six millions de dollars.

Le sénateur Thériault: C'est un montant qui est prévu en plus?

Mlle Mailly: Oui, il est déjà recouvert auprès des sociétés de radiodiffusion.

Le sénateur Thériault: Peut-on déduire que le gouvernement recevra six millions de dollars de revenu en plus?

Mlle Mailly: Il s'agira d'un dédommagement pour les frais d'administration qui seront recouverts des sociétés de télécommunications.

Six entreprises de télécommunications canadiennes sont réglementées par le CRTC. Donc, ce six millions proviendra de ces six sociétés.

Le sénateur Thériault: Actuellement, on me dit que le CRTC recouvre à peu près ses coûts. Cela voudrait dire que le gouvernement empochera six millions de dollars de plus pour ses fonds consolidés?

Mlle Mailly: Pas nécessairement sénateur, je l'ai dit tout à l'heure, il y aura probablement un ajustement auprès des entreprises de radiodiffusion.

Le fait est que toute la structure, les mécanismes et le personnel existent déjà. Jusqu'à maintenant, les frais étaient couverts seulement par les sociétés de radiodiffusion. Mais les entreprises de télécommunications recevaient ces services ou plutôt faisaient encourir au Conseil des dépenses mais ne les payaient pas.

Il est évident qu'un ajustement se fera en quelque part. Il y a aussi, sénateur, une situation où on recouvrait les frais du CRTC. Il y a aussi les frais encourus par le ministère des Communications dans le domaine de la réglementation. Ceci n'était pas clairement défini jusqu'à maintenant.

Le sénateur Thériault: C'est une mesure de taxation détournée, c'est-à-dire qu'on passe par un autre chemin?

Mlle Mailly: C'est ce qu'on appelle en anglais «user's pay».

Le sénateur Thériault: Cette mesure est conforme à la philosophie du gouvernement et je l'accepte.

Mlle Mailly: Je vous remercie monsieur le sénateur.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Non. Alors, mademoiselle Mailly, je constate que l'amendement adopté par le comité législatif de la Chambre des communes dit ceci:

... afin de recouvrer tout ou partie de frais ...

Lorsque vous mentionnez six millions comme étant le montant à récupérer, est-ce pour une partie des frais seulement ou pour le tout?

Mlle Mailly: Le six millions de dollars est le total, la limite, le plafond de ce qui sera recouvert. Maintenant quand on dit «tout ou en partie», le CRTC est responsable de la définition

[Traduction]

Senator Thériault: Has the House of Commons legislative committee asked how much the CRTC or the government would be recovering under the present legislation?

Miss Mailly: It would recover \$6 million.

Senator Thériault: Over and above what is already collects?

Miss Mailly: Yes, from the broadcasting enterprises.

Senator Thériault: Are we to understand then that the government will collect an additional \$6 million in revenues?

Miss Mailly: These will in fact be administrative fees that will be recovered from telecommunications enterprises.*

A total of six telecommunications enterprises are regulated by the CRTC. The \$6 million will come from these six companies.

Senator Thériault: I was told that the CRTC recovered almost all of its costs at the present time. Does this mean that the government is going to pocket an additional \$6 million for its consolidated funds?

Miss Mailly: Not necessarily, Senator, since as I said earlier, what will probably happen is that an adjustment will be made for the broadcasting enterprises.

The fact is that the structure, mechanisms and staff are already in place. Up until now, fees have been paid only by broadcasting companies. However, telecommunications firms were also benefitting from these services or were responsible for some of the CRTC's expenses. However, they were not paying any fees.

It's clear that some kind of adjustment will be made. There are also instances where fees are collected by the Department of Communications for regulatory activities. This was not clearly defined up until now.

Senator Thériault: It's a roundabout taxation measure.

Miss Mailly: It's what is known as a user pay system.

Senator Thériault: This measure is consistent with the government's philosophy and I approve of it.

Miss Mailly: Thank you, Senator.

The Chairman: Are there any further questions? No. Well, I have one. I note that the amendment passed by the House legislative committee says:

... for the purposes of recovering all or a portion of such costs ...

When you say that a total of \$6 million will be recovered, are you referring to a portion of the costs or to all costs?

Miss Mailly: The \$6 million is the total, the ceiling set on the amount to be recovered. When the bill refers to "all or a portion of" the costs, it means that it is the responsibility of the

[Text]

des dépenses qui sont directement encourues pour la réglementation des entreprises de télécommunications.

Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, le même personnel dessert les entreprises de radiodiffusion et de télécommunications. Il est difficile de dire quelle partie des heures de leur journée est attribuée aux entreprises de télécommunications ou aux entreprises de radiodiffusion. J'imagine qu'on peut additionner toutes ces heures d'audience etc.

C'est la raison pour laquelle on dit «tout ou en partie»: il est très difficile de définir à la cent près ce que ça sera exactement. Le maximum sera cependant de six millions auprès des entreprises de télécommunications.

Le président: Même s'il y a une augmentation des frais encourus par le CRTC?

Mlle Mailly: A ce moment-là, j'imagine que selon la réglementation, il y aura des discussions. Il y aura des audiences publiques pour définir la formule selon laquelle on répartira ces frais.

Si on conclut que le montant sera de \$5,980,000, à ce moment-là j'imagine qu'il y aura un changement dans la répartition. Vous savez que ce chiffre global est assez difficile à définir.

Le président: Il est basé sur les données que vous avez actuellement.

Mlle Mailly: Oui, comme je le disais, si le CNCP n'est plus réglementé, à ce moment-là il y aura un ajustement.

Senator Turner: Mr. Chairman, I would like to ask the Parliamentary Secretary how this will affect municipal and provincial governments.

Ms. Mailly: I believe you are referring to Bill C-3, which is the next bill we will be dealing with. At the moment we are considering Bill C-4. It is confusing because they are similar bills in that they are both cost-recovery bills. The answer is that Bill C-3 does not.

Senator Turner: I listened to some of the speeches in the House of Commons and it seemed to me that public organizations will have to pay, and I should like to know why they have to pay.

Ms. Mailly: This comes under Bill C-3 which we will be discussing shortly.

Senator Turner: At the moment are we talking about Bill C-4?

Ms. Mailly: That is correct. Bill C-4 has nothing to do with municipalities.

Senator Turner: If my understanding is correct, then I think this premise is wrong.

Senator MacDonald (Halifax): It appears that the CRTC will be collecting a lot of money which, I gather, will go into the Consolidated Revenue Fund. This \$6 million is designed to be collected by the telecommunications side of things, although, technically, the CRTC does not require it because it receives \$35 million. They will be acting as collecting agent

[Traduction]

CRTC to determine the amount spent on regulating telecommunications enterprises.

As I mentioned earlier, it is rather difficult to say what percentage of time staff spend on the business of broadcasting enterprises and on the business of telecommunications firms as it involves the same people. I imagine we could add up the number of hours of hearings and so forth.

The bill reads "all or a portion of" precisely because it is difficult to determine exactly what this amount will be. However, the maximum amount to be recovered from telecommunications enterprises is \$6 million.

The Chairman: Even if there is an increase in the expenditures incurred by the CRTC?

Miss Mailly: Then, I would imagine that the issue would be discussed further. Public hearings will be held to define the cost-sharing formula.

If the amount was \$5,980,000, then I would imagine that the cost-sharing formula would be changed. It's rather difficult to say exactly.

The Chairman: This figure is based on available data.

Miss Mailly: Yes. As I said, if CNCP is no longer regulated, an adjustment will be made.

Le sénateur Turner: Monsieur le président, j'aimerais demander à la secrétaire parlementaire dans quelle mesure cela affectera les municipalités et les gouvernements provinciaux.

Mme Mailly: Je crois que vous parlez du projet de loi C-3, le prochain projet de loi à l'ordre du jour. Nous examinons actuellement le projet de loi C-4. C'est à s'y tromper car tous deux sont des mesures de récupération des coûts. Pour ce qui est du projet de loi C-3, il n'affectera ni les municipalités ni les gouvernements provinciaux.

Le sénateur Turner: Après avoir écouté certaines des interventions faites à la Chambre des communes, il me semble que des organismes publics devront payer et j'aimerais savoir pourquoi.

Mme Mailly: Cette question relève du projet de loi C-3 que nous étudierons tout à l'heure.

Le sénateur Turner: Pour l'instant, parlons-nous du projet de loi C-4?

Mme Mailly: C'est exact. Le projet de loi C-4 n'a rien à voir avec les municipalités.

Le sénateur Turner: Si je comprends bien, je suis dans l'erreur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il semble que le CRTC percevra beaucoup d'argent qui, d'après ce que je comprends, sera versé au Fonds du revenu consolidé. Ces 6 millions de dollars doivent être perçus par le biais des télécommunications, quoique le CRTC ne les exige pas formellement car il touche 35 millions de dollars. Le Conseil agira comme agent percep-

[Text]

and then it will go into the Consolidated Revenue Fund. How does the money actually get into the CRF?

Ms. Mailly: I will ask Mr. Vincent Hill, who is director of the telecommunications section to answer that. Since it is a cost-recovery measure, this is the normal way to proceed.

Mr. Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy, Department of Communications: The CRTC, like other government departments has a budget and estimates in that regard are presented before Parliament. The \$6 million is based on their estimates of their costs of regulating telecommunications this year.

They also have a cost regulating broadcasting, but the CRTC gets its operating funds from the government like any other department and the revenues it collects go right into the Consolidated Revenue Fund. The object is that its costs must be balanced by the revenues it collects.

It is just like any other cost-recovery measure. It goes directly into the CRF and the CRTC itself gets its funding directly from the government through the estimates.

Senator MacDonald (Halifax): Am I correct that it costs the CRTC \$25 million to operate?

Mr. Hill: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): And it collects about \$35 million from broadcasters; is that correct?

Mr. Hill: It will collect about \$38 million this year. It also collects the Department of Communications' costs involved in managing the radio frequency spectrum, which is quite a large part of what broadcasters use.

Senator MacDonald (Halifax): It will be receiving another \$6 million. I agree with cost recovery, because this is just another way of getting the carriers to pay their share; but it is a lot of money. It costs only so much to operate and they are collecting much more and the difference is going into the Consolidated Revenue Fund.

Ms. Mailly: It is still only 0.1 per cent.

Senator MacDonald (Halifax): I am not talking about what they are taking away from the carriers.

Mr. Hill: The estimate this year is that the CRTC will collect close to \$39 million entirely from the broadcasters. That responds exactly—or as near as one can get—to the department's costs and the entire costs of the CRTC. Therefore this \$6 million that will come in will cover the CRTC's costs of regulating telecommunications. What it means is that, this year, the government will actually collect \$6 million more than the costs of the CRTC and the department combined. As the parliamentary secretary said, that may require some adjustments at some later date on the broadcasting side. Unfortunately, here we are dealing with the Railway Act, and any adjustments made to broadcasting will have to be made to the Broadcasting Act.

[Traduction]

teur et l'argent sera versé au Fonds du revenu consolidé. Comment cela se fera-t-il?

Mme Mailly: Je demanderai à M. Vincent Hill, le directeur des Télécommunications, de répondre à votre question. Étant donné qu'il s'agit d'une mesure de récupération des coûts, c'est la façon habituelle de procéder.

M. Vince Hill, directeur général, Politique des télécommunications, ministère des Communications: Le CRTC, comme tous les ministères, a un budget et ses prévisions budgétaires sont soumises au Parlement. Les 6 millions de dollars sont déterminés en fonction du coût de la réglementation des télécommunications prévue pour cette année.

Le CRTC établit également un coût de réglementation de la radiodiffusion, mais il obtient ses fonds de fonctionnement du gouvernement comme n'importe quel ministère et ses recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé. Cet exercice vise à équilibrer les coûts à l'aide des recettes perçues.

Cela se passe comme pour toute autre mesure de recouvrement des coûts. L'argent est versé directement au Fonds du revenu consolidé et le CRTC est financé directement par le gouvernement au moyen des prévisions de dépenses.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-il vrai qu'il en coûte 25 millions de dollars au CRTC pour fonctionner?

M. Hill: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et qu'il perçoit quelque 35 millions de dollars auprès des radiodiffuseurs?

M. Hill: Ce sera environ 38 millions de dollars cette année. Il perçoit également les coûts du ministère des Communications au titre de la gestion du spectre de fréquence radio qui représente une part importante de ce qu'utilisent les radiodiffuseurs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le CRTC recevra un montant supplémentaire de 6 millions de dollars. Je suis d'accord pour qu'on recouvre les coûts, car c'est là une autre façon d'obtenir de six sociétés de télécommunications qu'elles paient leur part, mais cela représente beaucoup d'argent. Les fonds perçus sont beaucoup plus élevés que les coûts de fonctionnement et la différence est versée au Fonds du revenu consolidé.

Mme Mailly: Ce n'est tout de même que 0,1 p. 100.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne parle pas de ce qu'on prend aux sociétés de télécommunications.

M. Hill: On prévoit cette année que le CRTC percevra près de 39 millions de dollars entièrement auprès des radiodiffuseurs. Cela correspond exactement, ou à très peu de choses près, aux coûts du ministère et à l'ensemble des coûts du CRTC. Par conséquent, ces 6 millions de dollars couvriront ce qu'il en coûte au CRTC pour réglementer les télécommunications. Dans les faits, cela signifie que le gouvernement percevra cette année 6 millions de dollars de plus que les coûts combinés du CRTC et du ministère. Comme l'a dit la secrétaire parlementaire, il faudra peut-être procéder plus tard à certains ajustements dans le cas de la radiodiffusion. Malheureusement, nous nous occupons maintenant de la Loi sur les chemins de

[Text]

However, you are quite right, senator. We will end up collecting \$6 million more because the CRTC is already recovering all of its costs.

Senator Stollery: I have been reading through the briefing notes here. There are, of course, two bills and it seems to me that we are calling this a cost-recovery exercise; but, in fact, they are already recovering the costs, so if you are collecting more than the costs then that is really a tax.

Ms. Mailly: Yes, senator, it is until you find that you are actually receiving more than what it costs. The way in which the department has arrived at this \$6 million is that they have deciphered how much it already costs to regulate the telecommunications industry, and obviously the same staff and the same process will be used, except that a portion of the services will be attributed to telecommunications carriers. As you go through the period of collection, and the formulas arrived at from public hearings with these carriers, then if we in the department should find that this is \$6 million that the broadcasters should not be paying, there will be adjustments made when the Broadcast Act comes before us. For the moment, this is the situation that exists because of the fact that we are modifying one act in order to bring in the telecommunications carriers, but we cannot modify the other act or adjust anything until after we have dealt with the telecommunications carriers. However, there will be a review to the situation for the broadcasters.

Senator Stollery: I accept that, but I am looking here at Bill C-4, which is a very short bill that has been amended by the legislative committee for the purposes of recovering all or a portion of such costs as the CRTC and the department incur. That is very clearly in the bill and I suppose the government has a perfect right to make that decision to collect some extra revenue through its fees, levies and charges. However, the way I read it is that this is, in fact, a tax on the broadcasting industry. Also, as Senator Turner points out and as I recall from our last meeting, there is a rather confusing number of small charges and fees for a variety of services provided by municipalities and the police and what have you.

Ms. Mailly: Senator Stollery, Senator Turner was talking about Bill C-3, not C-4. Bill C-4 has nothing to do with municipalities.

Senator Stollery: No, I am aware of that.

Ms. Mailly: If you would allow me, senator, I would like to say that the costs were already there; they were being borne totally by the broadcasters. We are now saying that since telecommunications carriers are also regulated, and have been having a free ride on their rates up until now, we want to redress the situation so that the telecommunications carriers should bear the cost of regulations that are incurred since the telecommunications carriers are in a situation of monopoly and we must therefore regulate them, et cetera. Therefore, we are trying to create a more equitable situation, but you are quite

[Traduction]

fer et tout ajustement en matière de radiodiffusion devra figurer dans la Loi sur la radiodiffusion.

Vous avez cependant tout à fait raison, sénateur. Nous percevrons 6 millions de dollars de plus étant donné que le CRTC rentre déjà dans ses frais.

Le sénateur Stollery: J'ai lu les notes d'information. En fait, il y a deux projets de loi qui, me semble-t-il, ont pour but de recouvrer des coûts mais en fait, ces coûts ont déjà été recouvrés et toute récupération supplémentaire constitue en réalité une taxe.

Mme Mailly: Oui, sénateur, c'en est une jusqu'à temps que vous vous aperceviez que les rentrées dépassent les coûts. Pour arriver à ces 6 millions de dollars, le ministère a calculé combien lui coûte déjà la réglementation de l'industrie des télécommunications, et il utilisera, de toute évidence, le même personnel et les mêmes méthodes, avec cette différence qu'une partie des coûts des services sera attribuée aux sociétés de télécommunications. Pendant la période de perception, et à mesure que les formules seront établies au cours des audiences publiques tenues avec les entreprises de télécommunications, si le ministère constate que les radiodiffuseurs ne devraient pas payer ces 6 millions de dollars, il procédera à des ajustements lorsque la Loi sur la radiodiffusion lui sera soumise. Pour l'instant, c'est la situation qui prévaut parce que nous modifions une loi en vue de récupérer de l'argent auprès des sociétés de télécommunications, mais nous ne pouvons modifier l'autre loi ni effectuer aucun rajustement tant que nous n'aurons pas réglé le cas des télécommunications. Toutefois, nous examinerons la situation pour les radiodiffuseurs.

Le sénateur Stollery: Je suis d'accord, mais je m'intéresse ici au projet de loi C-4, qui est très bref, et qui a été amendé par le comité législatif en vue de recouvrer tout ou partie des coûts engagés par le CRTC et le ministère. Le projet de loi le prévoit clairement et je suppose que le gouvernement a tout-à-fait le droit de décider de percevoir des revenus supplémentaires en imposant des droits, des redevances ou des frais. Toutefois, d'après mon interprétation, cela constitue une taxe imposée à l'industrie de la radiodiffusion. En outre, comme le soulignait le sénateur Turner, et d'après ce que je me rappelle de la dernière séance, il existe de nombreux frais et droits pour toute une gamme de services fournis par les municipalités, la police, etc.

Mme Mailly: Sénateur Stollery, le sénateur Turner parlait du projet de loi C-3, pas du projet de loi C-4. Le projet de loi C-4 n'a rien à voir avec les municipalités.

Le sénateur Stollery: Non, je sais.

Mme Mailly: Si vous me permettez, sénateur, les coûts existaient déjà; ils étaient entièrement supportés par les radiodiffuseurs. Ce que nous disons maintenant, c'est que puisque les sociétés de télécommunications sont aussi réglementées et qu'elles ont été libres d'augmenter leurs tarifs sans qu'il leur en coûte quoique ce soit jusqu'ici, nous voulons redresser la situation de façon à ce qu'elles supportent les frais de réglementation étant donné qu'elles exercent un monopole et qu'il nous faut par conséquent les réglementer, etc. etc. Nous essayons donc de rendre la situation plus équitable, mais vous avez rai-

[Text]

right; under the present circumstances, we will be getting \$6 million more than we need.

Senator Stollery: Yes, and more than it costs. Senator MacDonald knows a great deal more about the situation than I do in terms of the broadcasting industry and the carriers and so on, but on the face of it, it seems to me that the government will be collecting \$6 million in revenue more than is actually spent, so that that will be extra revenue.

Ms. Mailly: I would think that Senator MacDonald would be happy that we would want to recover from people other than those that he so ably represents.

Senator MacDonald (Halifax): I agree with Senator Stollery: It is a tax by another name.

Perhaps you could tell me a little bit about how you intend to undertake this. On the basis of the evidence that the CRTC has vis-a-vis the carriers involved, it decides to set a formula whereby it gets the \$6 million. The CRTC then sets up some kind of system and then goes to the Treasury Board and says: "This is what we want to lay on the carriers." Then the Treasury Board says: "Go ahead." Or it says, "Do not go ahead." Under what circumstances would it say: "Do not go ahead," or in between that process, vis-a-vis the CRTC and the Treasury Board, is there a consultative system? In other words, do the carriers come begging and pleading and make submissions again as to why the quota or the percentage should be changed? Can you explain that to me?

Ms. Mailly: It is the normal process that exists for all manner of regulations and measures that are put into place, such as directions and directives that are given by the CRTC. There are public hearings for the carriers at which the CRTC and the carriers together arrive at an acceptable formula. The CRTC then submits this formula to Treasury Board and Treasury Board can say "yes" or "no". However, there is a ceiling to the amount of money that can be recovered and it is \$6 million. Perhaps Mr. Hill can add something about the details of the process.

Senator MacDonald (Halifax): I am sorry; I did not understand that that was the case. I thought this legislation was silent in that area; in other words, that it did not provide any right for affected parties to participate in the process of the CRTC. However, you are telling us that there is.

Ms. Mailly: Yes, there is. It falls under the CRTC procedures and processes which are already defined under the act that defines the CRTC. Therefore it follows the normal procedures under the Broadcasting Act. Is that right, Mr. Hill?

Mr. Hill: No, it is the Railway Act.

Ms. Mailly: I am sorry, under the Railway Act. I think it is article 62.

Mr. Hill: I think, senator, the commission has well laid-out procedures for dealing with rate increases or any other matter that comes before the commission, and one would expect them to use the same mechanisms as are set out in the Railway Act. This is a very small matter, after all. In other words, they deal

[Traduction]

son de dire que dans les circonstances actuelles, nous allons percevoir 6 millions de dollars de plus que ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Stollery: Oui, et plus qu'il n'en coûte. Le sénateur MacDonald en sait beaucoup plus que moi au sujet de l'industrie de la radiodiffusion et des sociétés de télécommunications mais, à première vue, il me semble que le gouvernement percevra 6 millions de dollars de plus en recettes que ce qu'il a dépensé; ce sera donc des recettes supplémentaires.

Mme Mailly: Je pense que le sénateur MacDonald se réjouirait de voir que nous recouvrons de l'argent auprès de contribuables autres que ceux qu'il représente si bien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je suis d'accord avec le sénateur Stollery, il s'agit d'une taxe déguisée.

Vous pourriez peut-être m'en dire un peu plus sur la manière dont vous entendez procéder. En se basant sur les informations qu'il recueille auprès des entreprises de télécommunications concernées, le CRTC établit une formule qui lui permettra de percevoir 6 millions de dollars. Il décide ensuite d'un plan d'action et il informe le Conseil du Trésor de ce qu'il entend faire à l'égard des sociétés de télécommunications. Le Conseil du Trésor autorise ou refuse sa demande. Dans quelles circonstances opposerait-il un refus, ou est-ce qu'il existe un système de consultation préalable aux contacts entre le CRTC et le Conseil du Trésor? Autrement dit, les sociétés de télécommunications peuvent-elles plaider leur cause et présenter à nouveau des demandes d'explication sur les raisons qui poussent à modifier le contingent ou le pourcentage? Pouvez-vous m'expliquer cela?

Mme Mailly: C'est le même processus que celui qui s'applique aux règlements et mesures mis en place, comme les directives données par le CRTC. Au cours d'audiences publiques, les sociétés de télécommunications et le CRTC s'entendent sur une formule acceptable. Le CRTC soumet ensuite celle-ci au Conseil du Trésor qui l'accepte ou la refuse. Toutefois, il y a une limite au montant qui peut-être récupéré et cette limite est de 6 millions de dollars. M. Hill pourrait peut-être vous donner plus de précisions à ce sujet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Excusez-moi, je n'avais pas compris que c'était le cas. Je pensais que la loi était muette à ce sujet; autrement dit, qu'elle ne reconnaissait pas aux parties concernées le droit d'intervenir auprès du CRTC. Toutefois, vous me dites qu'elles peuvent le faire.

Mme Mailly: Oui. C'est conforme aux méthodes du CRTC définies dans la loi qui le constitue. Je crois que le CRTC procède selon les modalités normales prévues dans la Loi sur la radiodiffusion. Est-ce exact, monsieur Hill?

M. Hill: Non, dans la Loi sur les chemins de fer.

Mme Mailly: Excusez-moi, la Loi sur les chemins de fer. Je crois que c'est l'article 62.

M. Hill: Je pense, sénateur, que le Conseil suit des règles précises en ce qui concerne les hausses de tarif et toute autre question qui lui est soumise, et je présume qu'il applique les mêmes mécanismes que ceux prévus dans la Loi sur les chemins de fer. Après tout, il s'agit d'une question très secondaire

[Text]

with cases involving billions of dollars when they look at Bell Canada rates and that sort of thing. In comparison, this one is quite small but I would imagine that they would follow the normal procedures. In other words, they would put out a public notice saying that they intend to look into this matter. Then the telephone companies or anyone else who was interested would respond to that notice. Then, based on the comments they received, the commission would decide either to have some kind of public hearing or, alternatively, some written proceedings. On the basis of that, as they do all year round on dozens of other matters, they would come to some formula which they would then send to the Treasury Board. However, I think there will be ample opportunity for public comment after the carrier comment, if they do that.

Senator MacDonald (Halifax): I was actually following the arguments of Telesat with respect to the bill, and I was intrigued by some of the arguments that they were putting forward. Surely, if Telesat does not know how the system works, then no one does. Telesat was making the point that the bill was silent. I realize that it is an amendment to the Railway Act which would then give the CRTC the same power as it has under the Broadcasting Act. Why would the people at Telesat be so concerned that they were not to participate in this process that the CRTC was setting up? In fact, they were even invoking the Charter of Rights.

Ms. Mailly: Perhaps they were somewhat hasty in their concern, because I think perhaps they misunderstood. However, they were unduly worried and we did assure them at the committee stage and I hope they are now totally reassured. When the bill received third reading in the house, it was made clear that there would be this process of review and consultation under the authority of the normal procedure. I hope that by now Telesat is feeling better than it was originally.

Senator Thériault: It has been established that this is a tax over and above what is required to recover the costs of the operation of the CRTC and the department. What bothers me is that I read there that there is permission to recover all or part of the costs. It seems to me that the fact that all you are entitled to recover is the costs and not additional revenue is wide open for interpretation by the courts. That is my first point.

My second point is that, while I have not really paid close attention to the drafting of the existing legislation, I am not so sure that under this legislation someone affiliated with the CRTC or the licensing of radio and television stations could not eventually impose a licence on each receiving set across this country. Can you assure me that there is nothing in this legislation that would allow the government, the CRTC, or any agency thereof, to reimpose their licence? Because years ago in this country we had to pay \$1 a year or \$1 a month—I don't remember the exact amount—for having a receiving set. Would that be permissible under this legislation?

Mr. Hill: No, it is not. First of all, it would require an amendment to the Broadcasting Act to do that, and it would be done on the television side.

[Traduction]

dans la mesure où le Conseil traite de cas où plusieurs milliards de dollars sont en jeu, comme les tarifs de Bell Canada, et autres choses de ce genre. En comparaison, le cas actuel est de peu d'importance, mais je suppose que là aussi le Conseil applique les modalités habituelles. Autrement dit, il avise publiquement de son intention d'examiner la question. Les compagnies de téléphone ou les autres parties intéressées peuvent ensuite répondre à l'avis. Puis, d'après les observations reçues, le Conseil décide de tenir une audience publique ou de publier un compte rendu de ses délibérations. Ensuite, comme cela se fait des douzaines de fois au cours de l'année, on convient d'une formule qui sera proposée au Conseil du Trésor. Toutefois, je pense que le public a toute liberté de faire connaître son point de vue après la société de télécommunications concernée, le cas échéant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je prenais connaissance des arguments de Telesat au sujet du projet de loi et certains m'ont intrigué. A coup sûr, si Telesat ne sait pas comment le système fonctionne, personne ne le sait. Cette entreprise faisait valoir que le projet de loi était muet. Je sais qu'il s'agit d'une modification à la Loi sur les chemins de fer qui conférerait au CRTC le même pouvoir que celui qu'il détient aux termes de la Loi sur la radiodiffusion. Pourquoi Telesat craignait-elle tellement de ne pas être consultée par le CRTC? En fait, elle a même invoqué la Charte des droits.

Mme Mailly: Telesat a peut-être réagi précipitamment, car je crois qu'elle a mal compris. Ses préoccupations n'étaient pas fondées et nous l'avons rassurée à l'étape de l'étude en comité; j'espère que toutes ses craintes se sont dissipées à présent. Lorsque le projet de loi a été lu pour la troisième fois à la Chambre, on a clairement indiqué que les règles normales d'étude et de consultation seraient appliquées. J'espère que Telesat se sent maintenant plus rassurée.

Le sénateur Thériault: Il a été démontré qu'il s'agit d'une taxe en sus du montant nécessaire pour recouvrer les coûts de fonctionnement du CRTC et du ministère. Ce qui me préoccupe, c'est que le projet de loi permet de récupérer la totalité ou une partie des coûts. Selon moi, le fait que vous ne soyez autorisé à récupérer que les coûts et non à percevoir des recettes additionnelles pourrait être soumis à l'interprétation des tribunaux. Voilà le premier point que je voulais souligner.

Deuxièmement, bien que je n'aie pas réellement accordé autant d'attention au libellé de la loi actuelle, je ne suis pas certain que d'après celle-ci, un organisme affilié au CRTC ou les responsables des licences des stations de radio et de télévision ne puissent imposer une licence à chaque poste récepteur du pays. Pouvez-vous m'assurer que rien dans cette loi n'autorise le gouvernement, le CRTC ou un de leurs organismes à réimposer une licence, car il y a un certain nombre d'années, il fallait payer 1 \$ par an ou par mois, je ne me rappelle plus le montant exact, pour avoir un poste récepteur. Cette pratique serait possible aux termes de cette loi?

M. Hill: Non. Il faudrait d'abord modifier la Loi sur la radiodiffusion, et cela concerne la télévision.

[Text]

Senator Thériault: Was that done under the Broadcasting Act?

Mr. Hill: Yes, that is in the Broadcasting Act; but this bill we are dealing with here is an amendment to the Railway Act, so that is not any part of the intention.

Senator Thériault: Well, I am not asking about intentions right now, because I know what happens to intentions.

Mr. Hill: Yes.

Senator Thériault: I am asking about the possibility.

Mr. Hill: No, it could not possibly be done through Bill C-4.

Senator Thériault: Or Bill C-3.

Mr. Hill: That is right.

Senator Stollery: I am curious about the amendment put in at the legislative committee, which says:

... for the purposes of recovering all or a portion of such costs—

I am not a lawyer. What are the legal implications if someone decides to take the issue to court and say, "But you are doing something that the bill specifically says that you cannot do."? What happens if a carrier, or whoever it is this bill is affecting, is prepared to make a legal case out of it? What would the upshot of that be?

Mr. Hill: When the bill was introduced, it did not make any reference at all to cost recovery.

Senator Stollery: No, but I see that that is why this amendment is in the bill.

Mr. Hill: So then we put the amendment in. The purpose of the amendment was to establish a ceiling, because several members made the point that if the intention is to recover the costs, then you should put it in the bill. So we put in the bill that we will recover all the costs of the commission.

Senator Stollery: What do you do with the extra \$6 million, because that is more than the costs and that is more than the bill permits.

Mr. Hill: No, that is all of the costs that the CRTC incurs in regulating telecommunications. If they incur a cost of \$6 million in regulating telecommunications, that is what this bill is designed to recover. The fact that the CRTC ends up with more money is really on the broadcasting side.

Senator Stollery: These are very complicated, administrative decisions. What things cost when you are dealing with the administration of a department is subject to a great deal of controversy and argument, as we all know. What one person says is a cost, another person or another accountant says is not a cost. Since it is specifically defined what the bill is supposed to do, I go back to my friend's question: What are the legal implications? There seem to me to be legal implications. Am I incorrect or correct on that?

Mr. Hill: I think that we have to look at this bill by itself and that clause on its own. It says that "the CRTC shall

[Traduction]

Le sénateur Thériault: Cela se faisait-il dans le cadre de la Loi sur la radiodiffusion?

M. Hill: Oui, c'est prévu dans cette loi; mais nous avons ici affaire à un projet de loi qui modifie la Loi sur les chemins de fer, et qui n'a donc rien à voir avec l'intention de la première loi.

Le sénateur Thériault: Bien, je ne parle pas des intentions en ce moment parce que je sais ce qui leur arrive.

M. Hill: Oui.

Le sénateur Thériault: Je parle de la possibilité.

M. Hill: Non, le projet de loi C-4 ne l'autorise pas.

Le sénateur Thériault: Ou le projet de loi C-3.

M. Hill: C'est exact.

Le sénateur Stollery: Je m'interroge sur l'amendement apporté par le comité législatif qui dit:

... afin de recouvrer tout ou partie des frais ...

Je ne suis pas avocat, mais quelles seraient les conséquences juridiques si quelqu'un nous accusait devant les tribunaux de faire quelque chose que le projet de loi interdit expressément? Que se passerait-il si une société de télécommunications, ou toute autre personne visée par ce projet de loi, était prête à porter cette affaire devant les tribunaux? Comment cela finirait-il?

M. Hill: Lorsque le projet de loi a été déposé, il ne mentionnait pas du tout la question du recouvrement des coûts.

Le sénateur Stollery: Non, mais je comprends que c'est la raison pour laquelle on a apporté cet amendement.

M. Hill: Donc, nous avons introduit cet amendement. Son but en était de fixer un plafond parce que plusieurs membres avaient signalé que si l'intention de la loi était de recouvrer les coûts, il fallait qu'elle le dise. Donc, nous avons inscrit que nous recouvrerons tous les coûts engagés par le Conseil.

Le sénateur Stollery: Que faites-vous avec les 6 millions de dollars supplémentaires, parce qu'ils représentent plus que les coûts et excèdent ce que permet le projet de loi?

M. Hill: Non, c'est l'ensemble des coûts engagés par le CRTC lorsqu'il réglemente les communications. Si cela lui coûte 6 millions de dollars, c'est ce montant que le projet de loi vise à récupérer. Le fait que le CRTC se retrouve plus riche au bout du compte est attribuable à ce qu'il perçoit auprès des radiodiffuseurs.

Le sénateur Stollery: Ce sont des décisions administratives très complexes. Comme nous le savons tous, ce qu'il en coûte lorsqu'on traite avec l'administration d'un ministère est sujet à bien des controverses et des conflits. Ce qui est considéré comme un coût par un comptable ne l'est pas par un autre. Étant donné qu'on a expressément défini ce que le projet de loi est censé faire, je reviens à la question de mon ami: quelles en sont les conséquences juridiques? Il me semble qu'il y en a. Ai-je tort au raison?

M. Hill: Je crois que nous devons examiner la disposition du projet de loi en soi. Elle dit que «le CRTC doit recouvrer tout

[Text]

recover the costs that it incurs in dealing with telecommunications, or all or part of those costs." That means that it cannot recover more than the costs. There is a ceiling there; it is all of the costs or something less than that. That is all that the bill says. It just so happens that, because the CRTC is recovering other costs from broadcasters, it ends up with more money than its total costs; but that can only be adjusted on the broadcasting side, because what we are trying to do in this bill is make sure that the carriers, or telephone companies, pay their share. The CRTC does two things: it regulates broadcasters and it regulates telecommunications. Up to now the broadcasters have been paying all of the shot; they are paying all of the CRTC's costs. This bill will make sure that the telecommunications carriers pay their share; that is all it will do—which is something that has never happened before. That means that, for a limited time at least, the CRTC will end up collecting more than its total costs, but that will have to be adjusted on the broadcasting side.

Senator Stollery: I accept what you say, but I still think that the amendment put in by the legislative committee of the House of Commons—considering that specific costs are not easily defined in government—has implications which could quite possibly make the bill unenforceable.

Mr. Hill: I am not a lawyer, but one thing I can tell you is that, if the CRTC were to recover more than its costs, you would then have a problem.

Senator Stollery: Yes.

Mr. Hill: But if it recovers all of its costs or something less than that then you do not have a problem, because the bill says "all or part." It says "all or part" because—you are quite right—you can never work it out to the last nickel; so you put the word "all" in there to make sure that it is a ceiling and that the commission cannot go above that. However, if they end up recovering a little bit less, then that is probably the cost you pay because you can never be precise down to the last cent.

Senator Muir: The original intent of the bill was to recover from those affected the money needed to pay for the bread and butter for the CRTC; is that right?

Mr. Hill: Yes; the telephone companies.

Senator Muir: That is the main intent. Now we are talking about this additional amount that will be raised. What are the plans of the department or the government? What will it do with this \$6 million? What will that be used for, if you are to recover more than what is necessary?

Mr. Hill: Well, at the moment, any excess of costs recovered would go right into the Consolidated Revenue Fund, and I suppose it would go toward deficit reduction.

Senator Muir: That is what I heard earlier; I thought that was correct.

Mr. Hill: What will happen, if for some strange, unknown reason the people affected refuse to pay these fees or become delinquent in their fee levies. In which legislation are there

[Traduction]

ou partie des frais qu'il supporte pour l'exercice de ses attributions relatives aux télécommunications». Cela veut dire qu'il ne peut recouvrer plus que ses coûts, qu'il y a un plafond; c'est l'ensemble des frais ou moins que cela. Simplement, si le CRTC recouvre d'autres frais auprès des radiodiffuseurs, il se retrouve avec un surplus; mais il ne peut que faire les ajustements nécessaires auprès des radiodiffuseurs, parce que ce que nous essayons de faire, dans ce projet de loi, c'est de nous assurer que les sociétés de télécommunications, les transporteurs, ou les compagnies de téléphone, payent leur part. Le CRTC fait deux choses: il réglemente les radiodiffuseurs et il réglemente les télécommunications. Jusqu'ici, ce sont les premiers qui ont assumé tous les frais du CRTC. Ce projet de loi nous permet de nous assurer que les sociétés de télécommunications payeront leur part; c'est tout ce qu'il fait, ce qui ne s'est jamais produit auparavant. Cela signifie qu'au moins pendant une période limitée, le CRTC recouvrera plus d'argent que n'en représente l'ensemble de ses frais, mais il devra rajuster en conséquences ce qu'il perçoit auprès des radiodiffuseurs.

Le sénateur Stollery: J'accepte ce que vous dites, mais je crois toujours, compte tenu du fait que les coûts précis ne sont pas faciles à déterminer dans l'administration fédérale, que l'amendement apporté par le comité législatif de la Chambre des communes pourrait très bien avoir des conséquences susceptibles de rendre le projet de loi inapplicable.

M. Hill: Je ne suis pas un avocat, mais je peux vous dire une chose: si le CRTC recouvre plus que ses coûts, on aura un problème.

Le sénateur Stollery: Oui.

M. Hill: Mais pas s'il se limite à la totalité de ses coûts ou moins, parce que le projet de loi dit «tout ou partie». Vous avez tout à fait raison, parce qu'on ne peut jamais déterminer cela au sou près. Alors on met «tout», ce qui nous assure qu'il y a un plafond et que le Conseil ne peut le dépasser. Toutefois, s'il recouvre un peu moins que ses frais, c'est probablement ceux que vous payez, parce qu'on ne peut jamais être précis jusqu'au dernier sou.

Le sénateur Muir: L'intention initiale du projet de loi était de permettre au CRTC de récupérer ses coûts auprès de ceux qui subviennent à ses dépenses courantes, n'est-ce pas?

M. Hill: Oui, c'est-à-dire les compagnies de téléphone.

Le sénateur Muir: C'est là l'intention principale. Maintenant, nous parlons du montant supplémentaire qui sera perçu. Quels sont les plans du ministère ou du gouvernement? Que feront-ils avec ce montant de 6 millions de dollars? À quoi servira-t-il si vous recouvrez plus d'argent qu'il n'est nécessaire?

M. Hill: Pour le moment, tout montant recouvré en excédent serait versé au Fonds du revenu consolidé, et je suppose qu'il servirait à réduire le déficit.

Le sénateur Muir: C'est ce que j'ai déjà entendu; cela m'a paru convenable.

Monsieur Hill, si, pour une raison étrange ou inconnue, ceux qui sont visés par ce projet de loi refusaient de payer leurs droits ou leurs redevances, que se passerait-il? Y a-t-il des lois qui prévoient des peines, ou alors le CRTC obligera-t-il de

[Text]

penalties, or does the CRTC say to some small organization like Telesat, or CNCP, "You cannot operate any more"?

Mr. Hill: Well, there is a clause in there which says that any:

Fees, levies . . . imposed . . . constitute a debt due to Her Majesty in right of Canada and may be recovered as such in any court of competent jurisdiction.

I think that is about as near as we can get to covering that one off.

Senator Muir: That is what I figured. It will go to court and it will go on for four or five years.

Mr. Hill: But, in view of the fact that this is about 0.1 per cent of any of these company's revenues, it will probably end up costing them more in legal costs than it is worth.

Senator Muir: Yes, I know they are struggling, and most of them are having a rough time financially.

Senator MacDonald (Halifax): The reason I am interested in this bill is that I have to sponsor it, so the answers you give to me are the answers that I will give in the Senate. So, if you let me down on this, you will be in serious trouble. How do you answer this so-called "retroactivity" criticism?

Mr. Hill: Well, this was originally talked about in the agenda for economic renewal that came out in November 1984. Then the May 1985 budget made reference to it. About that time, the minister wrote to all the companies that would be affected, advising them that this legislation would be introduced. The bill was introduced for first reading in June of 1986 just before Parliament prorogued. So I think the companies have had quite adequate notice of the government's intentions. However, as with all budget bills, you cannot announce things before the budget comes out.

Senator MacDonald (Halifax): Obviously the cost will be passed on to the subscriber.

Mr. Hill: Well, as I said earlier, it represents about 0.1 per cent of the industry's revenues. So, by itself, it will not likely provoke a request for an increase in rates, because when the commission sets the allowable rate of return for someone like Bell Canada, for instance, it sets it at, say, between 12.5 per cent and 13.5 per cent of common equity. Again, it is a case where you can never be precise. Unless this 0.1 per cent increase in the telephone companies' costs were to bring them outside of that allowable rate of return, which has 1 per cent built in, then it is not likely to result in a rate increase.

Senator MacDonald (Halifax): No. I tend to agree. The fact is that it is part of their expense; it will be regarded as a legitimate part of their expenditures.

Mr. Hill: That's right. I guess you can make the argument, too, that it is the subscriber who benefits from regulation and that it is intended to strike the balance between the monopoly and its requirements to give good service; so the subscriber

[Traduction]

petites sociétés comme Télésat ou le CNCP à cesser de fonctionner?

M. Hill: Bien, le projet de loi comprend une disposition qui dit ceci:

Les droits, redevances . . . prévus . . . constituent des créances de Sa Majesté du chef du Canada, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant tout tribunal compétent.

Je pense que c'est à peu près le mieux qu'on puisse faire pour prévoir une telle éventualité.

Le sénateur Muir: C'est ce que je pensais. J'affaire sera portée devant les tribunaux et se poursuivra pendant quatre ou cinq ans.

M. Hill: Mais, compte tenu du fait que cela représente environ 0,1p. 100 des revenus de ces sociétés, il leur en coûtera probablement plus en frais juridiques que le montant économisé.

Le sénateur Muir: Oui, je sais qu'elles se battent et que la plupart éprouvent en ce moment des difficultés financières.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je m'intéresse à ce projet de loi parce que je dois le parrainer. Aussi, les réponses que vous me donnerez seront celles que je présenterai au Sénat. Si vous ne répondez pas à ma question, vous aurez des problèmes graves. Que répondez-vous à cette critique sur la prétendue «rétroactivité»?

M. Hill: On en a fait initialement état dans le programme de renouveau économique de novembre 1984. Puis, le budget de mai 1985 l'a mentionnée. Vers cette époque, le ministre a écrit à toutes les sociétés visées pour les informer que ce projet de loi allait être déposé. Il a été déposé en première lecture en juin 1986, juste avant la prorogation du Parlement. Par conséquent, j'estime que les entreprises ont obtenu un préavis très suffisant des intentions du gouvernement. Cependant, comme la plupart des projets de loi budgétaires, on ne peut les annoncer avant que le budget ne soit connu.

Le sénateur MacDonald (Halifax): De toute évidence, le coût sera répercuté sur les abonnés.

M. Hill: Bien, comme je l'ai dit antérieurement, il représente environ 0,1p. 100 des revenus de cette industrie. Par conséquent, en soi, il ne devrait pas provoquer une demande de majoration des tarifs d'abonnement, parce que lorsqu'il établit les taux de rendement admissibles pour des sociétés comme Bell Canada, le Conseil prévoit, par exemple, une marge de profit se situant entre 12,5 et 13,5p. 100 des fonds propres ordinaires. Encore une fois, on ne peut jamais être précis dans ces questions. Sauf si cette hausse de 0,1p. 100 des frais des compagnies de téléphone les empêche d'atteindre un taux de profit acceptable, dont le pourcentage prévu est de 1p. 100, il n'y aura vraisemblablement pas de hausse des tarifs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non; j'ai tendance à être d'accord. Cela fait partie de leurs frais et ce sera considéré comme des dépenses légitimes.

M. Hill: C'est exact. Vous pourriez aussi dire que c'est l'abonné qui bénéficie de la réglementation, et que celle-ci vise à créer un équilibre entre la situation de monopole et les exi-

[Text]

benefits from the fact that the telephone companies are regulated.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Senator Thériault: You talked about Bell Telephone, the large telephone company, but this does not apply only to telephone communications, does it? Does this bill apply strictly to telecommunications? Does it not apply to radio and television stations?

Mr. Hill: No, it just applies to the six telecommunications companies that the CRTC regulates. That is Bell Canada, which is by far the largest; British Columbia Telephone Company; Northwest Tel, which operates in the Yukon and is a subsidiary of CN Railways; Terra Nova Tel, which operates in Newfoundland and is also a subsidiary of CN Railways; CNCP Telecommunications, which is a subsidiary of CNR and CP; and Telesat Canada, which is the satellite carrier. Those are the six companies it applies to, and they are both very large, like Bell Telephone, and very small, like Terra Nova Tel.

Senator Thériault: And it does not apply to the other telephone companies?

Mr. Hill: No.

Senator Thériault: They are regulated under another act?

Mr. Hill: They are regulated by provincial authorities. Only Bell Canada and B.C. Tel of the major telephone companies are regulated by the federal government. In Alberta, for instance, the Alberta government telephone system is regulated by the Alberta Public Utilities Board.

Senator Thériault: And the only connection would be their interconnection with Bell?

Mr. Hill: Yes.

Senator Thériault: And the other affiliations they have like N.B. Tel has with Bell.

Mr. Hill: Yes.

Senator Thériault: N.B. Tel, or New Brunswick Tel, is almost controlled by Bell Telephone, isn't it?

Mr. Hill: Yes. I think Bell Canada owns just less than 50 per cent of New Brunswick Telephone.

Senator Thériault: They control it when they want to.

Mr. Hill: New Brunswick Telephone is regulated by the New Brunswick Public Utilities Board.

The Chairman: Thank you, Mr. Hill.

Now, honourable senators, that concludes our hearing on Bill C-4. I would appreciate having someone move the following motion:

That the report of the subject-matter of Bill C-4, intituled: "An Act to amend the Railway Act" be adopted as the second report of the committee; and

[Traduction]

gences d'un bon service; c'est pourquoi l'abonné bénéficie du fait que les compagnies de téléphone sont réglementées.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui.

Le sénateur Thériault: Vous avez parlé de Bell, qui est la plus importante entreprise du genre, mais le projet de loi ne s'applique pas uniquement aux communications téléphoniques. S'applique-t-il strictement aux télécommunications? Ne vise-t-il pas les stations de radio et de télévision?

M. Hill: Non, il ne s'applique qu'aux six sociétés de télécommunications réglementées par le CRTC; Bell Canada, qui est de loin la plus importante; la Compagnie de Téléphone de la C.-B.; Norwestel, qui opère au Yukon et qui est une filiale des Chemins de fer Nationaux; Télécommunications Terra Nova, qui opère à Terre-Neuve et qui est également une filiale des Chemins de fer Nationaux; Télécommunications CNCP, filiale du CN et du CP; et enfin Télésat Canada, qui est la société de télécommunications par satellite. Voilà les six entreprises auxquelles il s'applique. Il y en a de très grandes, comme Bell Telephone, et de très petites, comme Télécommunications Terra Nova.

Le sénateur Thériault: Et il ne s'applique pas aux autres compagnies de téléphone?

M. Hill: Non.

Le sénateur Thériault: Elles sont réglementées par une autre loi?

M. Hill: Elles sont réglementées par les autorités provinciales. Seulement Bell Canada et la Compagnie de téléphone de la C.-B., parmi les grandes compagnies de téléphone, sont réglementées par le gouvernement fédéral. En Alberta, par exemple, le réseau de téléphone provincial est réglementé par l'*Alberta Public Utilities Board*.

Le sénateur Thériault: Et la seule connexion serait leur interconnexion avec Bell . . .

M. Hill: Oui.

Le sénateur Thériault: Et les autres filiales qu'elles ont, comme N.B. Tel qui dépend de Bell.

M. Hill: Oui.

Le sénateur Thériault: *N.B. Tel* ou *New Brunswick Tel.* est pratiquement contrôlée par Bell Telephone, n'est-ce pas?

M. Hill: Oui; je crois que Bell Canada possède un peu moins de 50p. 100 de cette compagnie.

Le sénateur Thériault: Lorsqu'elle le veut bien.

M. Hill: *New Brunswick Telephone* est réglementée par la Commission des services d'utilité publique du Nouveau-Brunswick.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hill.

Honorables sénateurs, voilà qui conclut notre séance sur le projet de loi C-4. J'aimerais que quelqu'un propose la motion suivante:

Que le rapport sur la teneur du projet de loi C-4, «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», soit adopté en tant que deuxième rapport du comité, et

[Text]

That the chairman table in the Senate the second report of the committee.

Senator Thériault: I so move.

Senator MacDonald (Halifax): I second the motion.

The Chairman: It is moved by Senator Thériault, seconded by Senator MacDonald. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

Honourable senators, you all have a copy of the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure of the Committee on Transport. I will give you a few minutes to read it.

Senator MacDonald (Halifax): At what stage is Bill C-3 now?

The Chairman: It is at second reading.

The Clerk of the Committee: It was referred to a legislative committee of the House of Commons last Friday afternoon.

Senator MacDonald (Halifax): So there is no way we will get it this week, am I correct?

The Chairman: Senator Doody told me that he expected to receive it before Friday.

Senator Thériault: Why do we mention January 19 on our agenda?

The Chairman: That has changed.

The Clerk of the Committee: That was the plan of the steering committee.

Senator Thériault: Am I correct that this agenda is no longer valid?

The Clerk of the Committee: This item will be dropped.

Senator Thériault: Items 1 and 2 will be dropped but the item which relates to Bill C-4 will stand because we just dealt with Bill C-4.

The Clerk of the Committee: It is up to the members if they wish to amend.

Senator Thériault: The item related to Bill C-4 has been dealt with and we are going to report to the Senate. What you are dealing with now is Bill C-3. Do we want to deal with that this morning?

The Chairman: Yes.

Senator Thériault: I am interested in this bill but I have another committee meeting to attend.

Senator Stollery: Bill C-3 is before the legislative committee. It affects a variety of things including fees. There is a possibility that it could be contentious, am I correct, because it affects the provinces and a whole lot of services? There is a strong possibility that we will receive something back from the legislative committee which will be different from the paragraph we are looking at now, is that correct? If we do receive something from the legislative committee that is different from

[Traduction]

Que le président dépose au Sénat le deuxième rapport du comité.

Le sénateur Thériault: Je la propose.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'appuie la motion.

Le président: La motion est proposée par le sénateur Thériault et appuyée par le sénateur MacDonald. Est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Honorables sénateurs, vous avez tous un exemplaire du premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure du Comité des transports. Je vous laisse quelques minutes pour le lire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): À quelle étape en est le projet de loi C-3 maintenant?

Le président: À l'étape de la deuxième lecture.

Le greffier du comité: Il a été renvoyé à un comité législatif de la Chambre des communes vendredi dernier dans l'après-midi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Donc, il n'est pas question que nous l'ayons cette semaine, n'est-ce pas?

Le président: Le sénateur Doody m'a dit qu'il s'attendait à le recevoir avant vendredi.

Le sénateur Thériault: Pourquoi mentionnons-nous le 19 janvier sur notre ordre du jour?

Le président: Cela a été changé.

Le greffier du comité: C'était ce que prévoyait le comité directeur.

Le sénateur Thériault: Cet ordre du jour ne serait-il plus valable?

Le greffier du comité: Cet article sera retiré.

Le sénateur Thériault: Les articles 1 et 2 seront supprimés, mais celui qui a trait au projet de loi C-4 restera parce que nous venons juste de l'étudier.

Le greffier du comité: C'est aux membres de décider s'ils souhaitent le modifier.

Le sénateur Thériault: Nous avons étudié l'article concernant le projet de loi C-4 et nous en ferons rapport au Sénat. Nous abordons le projet de loi C-3. Voulez-vous l'étudier ce matin?

Le président: Oui.

Le sénateur Thériault: Ce projet de loi m'intéresse, mais j'ai une autre séance de comité à laquelle je dois assister.

Le sénateur Stollery: Le projet de loi C-3 est étudié par un comité législatif. Il concerne diverses choses, notamment les droits. Il risque de susciter une certaine controverse, parce qu'il touche les provinces et un grand nombre de services. Il est fort possible que nous recevions du comité législatif un paragraphe différent de celui que nous examinons maintenant, n'est-ce pas? Si c'est le cas, je ne sais pas trop ce que nous faisons ici ce matin.

[Text]

what we have here, I am not quite clear what it is we are discussing here this morning.

The Chairman: This is a pre-study. We do not know what will happen in the other place but if there is a change we will have to hold another meeting.

Senator MacDonald (Halifax): Senator Doody says the bill may arrive in the Senate this week.

The Chairman: It is urgent.

Senator MacDonald (Halifax): Who exercises the discretion with respect to a particular matter that comes before us with regard to provincial consultation? I am sure that is not set in stone—someone has to decide that it may be a good idea to hear some provincial input.

The Chairman: We have been in touch with the premiers and the leaders of the territories. To date we have received, from Saskatchewan, a letter from Premier Devine and the Minister of Communications, Mr. Gary Lane.

The Minister of Transport responsible for Communications in the Province of New Brunswick, the Honourable Robert McCready, will appear today. He should be in attendance at around 11.00 o'clock this morning.

Deputy Minister Lorne Moase from the Province of Prince Edward Island, will send a telegram. We have not received that yet.

The Minister of Technology, Research and Telecommunications of the Province of Alberta, Mr. Les Young, will send a telegram. That has not been received as yet.

In terms of Nova Scotia, Mr. Colin MacEwan from Premier Buchanan's office will call back.

Mr. Jerry L. Lambert of British Columbia from Premier Vander Zalm's office will call back.

From Ontario, Mr. Ed Fulton, Minister of Transportation and Communications will send a letter to the chairman at a later date. The province does not wish to make representation. I have received a letter from them.

In regard to Newfoundland, the Committee on Government Relations, after consultations, will send a telegram. They agree to the principle of the bill and do not wish to make representation.

Senator MacDonald (Halifax): My question is simply: Why did we not do this when the bill was referred to us? We suddenly received a rash of telegrams a few days ago.

The Chairman: Letters were sent on December 2. When Senator Doody told me that the bill should be dealt with before the adjournment on December 19, we sent telegrams and the clerk was in communication with all the premiers and the leaders of the territories.

Senator MacDonald (Halifax): My point is that there is obviously a need to have consultation with the provinces. I would think that should be done as soon as the bill is referred

[Traduction]

Le président: Il s'agit d'une étude préalable. Nous ne savons pas ce qui se produira aux Communes, mais si le projet de loi est amendé, nous devons tenir une autre séance.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le sénateur Doody signale que le projet de loi peut arriver au Sénat cette semaine.

Le président: C'est une question urgente.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Lorsqu'une question particulière nous est soumise, qui exerce le pouvoir discrétionnaire au sujet de la consultation des provinces? Je suis certain que ce n'est pas fixé une fois pour toutes; quelqu'un doit décider qu'il serait peut-être utile d'entendre le point de vue des provinces.

Le président: Nous avons communiqué avec les premiers ministres des provinces et les dirigeants des territoires. À ce jour, nous avons reçu, de la Saskatchewan, une lettre du premier ministre Devine et du ministre des Communications, M. Gary Lane.

Le ministre des Transports chargé des Communications du Nouveau-Brunswick, l'honorable Robert McCready, comparaitra devant nous aujourd'hui. Il devrait être ici vers 11 heures, ce matin.

Le sous-ministre, M. Lorne Moase, de l'Île-du-Prince-Édouard, doit envoyer un télégramme, mais nous ne l'avons pas encore reçu.

Le ministre de la Technologie, de la Recherche et des Télécommunications de l'Alberta, M. Les Young, doit aussi en envoyer un. Il ne nous est pas encore parvenu.

En ce qui concerne la Nouvelle-Écosse, M. Colin MacEwan, du Cabinet du premier ministre Buchanan, doit nous rappeler.

M. Jerry L. Lambert, du Cabinet du premier ministre de la Colombie-Britannique, M. Vander Zalm, doit communiquer à nouveau avec nous.

M. Ed Fulton, ministre des Transports et des Communications de l'Ontario enverra une lettre au président. J'en ai reçu une de la province; celle-ci ne souhaite pas témoigner.

Le Comité sur les relations gouvernementales de Terre-Neuve enverra un télégramme, après consultation. La province appuie le principe du projet de loi et ne tient pas à témoigner.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ma question est simple. Pourquoi n'avons-nous pas agi ainsi lorsque nous avons été saisis du projet de loi? Il y a quelques jours, nous avons soudainement reçu une avalanche de télégrammes.

Le président: Les lettres ont été envoyées le 2 décembre dernier. Lorsque le sénateur Doody m'a dit que le projet de loi devait être étudié avant l'adjournement du 19 décembre, nous avons envoyé des télégrammes et le greffier a communiqué avec tous les premiers ministres des provinces et les dirigeants des territoires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Là où je veux en venir, c'est que, de toute évidence, il faut consulter les provinces. Je pense que cela devrait se faire dès que le projet de loi nous est

[Text]

to us. I do not see what it has to do with the speed or lack of speed of the other place.

The Chairman: That was done at the very beginning.

Senator MacDonald (Halifax): A whole month or more has elapsed.

The Chairman: Letters were sent at the end of November after the last meeting of this committee and then we awaited answers.

Senator MacDonald (Halifax): That was a month after the bill was referred to us.

The Chairman: At that time we were planning to have a meeting on this bill on January 19. We did not know there was any urgency about it. When I was told there was some urgency, we were in contact with the provinces by telephone asking them to reply before December 19. We are still awaiting those replies. This was done over a month ago.

Senator Thériault: I understand the point Senator MacDonald is making and it is worth making. I would presume that before legislation such as this, which affects the provinces to a great extent, goes before a committee of the other place the provinces must be notified. The provinces would have known what was before the Senate committee.

The Chairman: I am pretty sure the proper procedure was followed.

Senator Stollery: The problem we are faced with is that our committee has to have a meeting to decide how it wants to proceed with the bill.

Senator Thériault: Has the committee notified the other place?

The Clerk of the Committee: The bill was referred to a legislative committee last Friday afternoon.

Senator Thériault: I am talking about the situation before the bill was introduced and before the bill went to the committee in the other place. Can you find out if the interested parties, in this case the provinces, were notified that such legislation was going to a committee of the other place?

The Clerk of the Committee: There was consultation between the government and the provinces before the bill was introduced.

Mr. Robert A. Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management and Regional Operations, Department of Communications: The bill was first introduced shortly before the last session prorogued with the intended purpose of giving advance notice. After that, on August 13, the minister wrote to all our provincial colleagues advising them that this bill was coming forth pending a list of the agencies of the provincial governments that would be affected.

Subsequently, the agents of the department in the regional offices contacted all the agencies affected in order to try to arrive at an estimate of costs, because it was appreciated that when the question of a fee arose there might be some juggling of the number of licences people might want to hold.

[Traduction]

soumis. Je ne vois pas quel rapport il y a avec la vitesse ou la lenteur d'exécution de l'autre endroit.

Le président: Nous avons pris des mesures dès le début.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il s'est écoulé un mois, peut-être davantage, depuis.

Le président: Les lettres ont été envoyées à la fin de novembre, après la dernière séance du comité, et nous avons ensuite attendu les réponses.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'était un mois après que le projet de loi nous a été soumis.

Le président: À l'époque, nous avions prévu de tenir une séance au sujet du projet de loi le 19 janvier. Nous ne savions pas qu'il s'agissait d'une question urgente. Lorsque j'en ai été informé, nous avons téléphoné aux représentants des provinces pour leur demander une réponse avant le 19 décembre. Nous attendons toujours ces réponses. C'était il y a plus d'un mois.

Le sénateur Thériault: Je comprends l'argument du sénateur MacDonald et je le trouve valable. Je suppose qu'avant de soumettre à un comité de l'autre endroit un projet de loi qui a autant de répercussions sur les provinces que celui-ci, il fait en aviser les provinces. Celles-ci auraient dû savoir ce dont était saisi le comité du Sénat.

Le président: Je suis à peu près certain que l'on a suivi la démarche appropriée.

Le sénateur Stollery: Le problème est que notre comité doit se réunir pour décider comment il veut procéder pour adopter le projet de loi.

Le sénateur Thériault: Le comité a-t-il avisé l'autre endroit?

Le greffier du comité: Le projet de loi a été soumis à un comité législatif vendredi dernier, au cours de l'après-midi.

Le sénateur Thériault: Je veux savoir ce qui s'est passé avant que le projet ait été déposé et soumis au comité de l'autre endroit. Pouvez-vous vous renseigner pour savoir si les parties intéressées, en l'occurrence, les provinces, ont été informées que le projet de loi serait étudié par un comité de l'autre endroit?

Le greffier du comité: Il y a eu des consultations entre le gouvernement et les provinces avant le dépôt du projet de loi.

M. Robert A. Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre et opérations régionales, ministère des Communications: On a déposé le projet de loi pour la première fois un peu avant la prorogation de la dernière session, afin de donner un préavis à ce sujet. Par la suite, le 13 août, le ministre a écrit à tous nos collègues provinciaux pour leur signaler que le projet de loi serait étudié quand on recevrait une liste des organismes provinciaux touchés.

Les fonctionnaires des bureaux régionaux du ministère ont ensuite communiqué avec tous les organismes visés pour essayer d'évaluer les coûts, car on a pensé que l'imposition éventuelle de droits influencerait peut-être sur le nombre de licences demandées.

[Text]

Senator Thériault: So they were notified, am I correct?

Mr. Gordon: They were well notified.

Senator Muir: Am I correct in thinking that with regard to the urgency or lack of urgency of any legislation you hear from the government house leader? In other words, does he not indicate to you how urgent any bill may be and how soon it may be through committee?

The Chairman: You are quite right in what you are stating. It was only late last week that Senator Doody informed me that there was some urgency and that he expected this bill to be passed before the Christmas adjournment.

Mr. Gordon: I have circulated a list of the agencies and departments of the federal and provincial governments that would be affected by the removal of the exemption afforded under the current Radio Act.

The dollar figures indicated represent the amount of licence fees that would apply if the number of licences we have in our records were to remain constant. We do license these agencies; it is not simply a matter of collecting the fee.

As I have said, we suspect that this may somewhat overstate the revenues because we know very well that some agencies, particularly those of the federal government, may decide that because there is a budgetary implication they no longer require the licence they are holding. That is part of the purpose of the bill. We want to free up frequencies for other people to use. The spectrum is congested.

The second point I would like to make relates to the process of consultation with the provinces. We specifically wanted to make sure that people knew, as far in advance as possible, that this was coming.

The third point is that passage of this bill does not change in any way the current treatment afforded municipalities under the Radio Act, which is preferential in the sense that municipalities pay a lower fee than do other people. That is covered by regulation by calling municipal radios part of a specific service and by regulation, setting the fee, for the municipal services at a preferred rate.

That is a matter that the Governor in Council would address, and, as the minister has said, she has decided not to go ahead with a plan to move municipalities to a rate equivalent to that paid by the private sector. That will not go ahead for April 1, 1987. That question has been deferred because of the concern expressed by small municipalities and such organizations as volunteer fire departments.

The fundamental approach of the bill is a response to criticisms that have been made from time to time, in particular, by the private sector that the exemptions afforded crown corporations are inequitable. I believe last time I cited the example of Petro-Canada paying no fees while some other crown corporations were paying fees.

AGT as a telephone company pays no fee, whereas its competitor in one area of its business has to pay a fee. Cantel will have to pay a fee for the delivery of cellular services.

[Traduction]

Le sénateur Thériault: Les provinces ont donc été informées, n'est-ce pas?

M. Gordon: Elles ont bel et bien été informées.

Le sénateur Muir: Ai-je raison de penser que c'est le leader du gouvernement à la Chambre qui vous dit si un projet de loi est urgent ou non? En d'autres termes, ne vous indique-t-il pas à quel point un projet de loi est urgent et à quel moment il devrait être soumis au comité?

Le président: Ce que vous dites est tout à fait exact. Le sénateur Doody m'a appris, à la fin de la semaine dernière seulement, que le projet de loi était urgent et qu'il s'attendait à ce qu'on l'adopte avant le congé de Noël.

M. Gordon: J'ai fait circuler une liste des organismes et ministères fédéraux et provinciaux qui seront visés si l'exemption prévue dans l'actuelle *Loi sur la radio* est supprimée.

Les sommes indiquées représentent le total des droits perçus pour la délivrance des licences en cause si le nombre de licences actuellement enregistrées dans nos dossiers restait le même. Il faut se rappeler que nous délivrons des licences à ces organismes; il ne s'agit pas simplement de percevoir des droits.

Comme je l'ai dit, il se peut que les recettes soient un peu surévaluées car nous savons fort bien que certains organismes, notamment ceux qui relèvent du gouvernement fédéral, renonceraient peut-être à leurs licences pour des considérations budgétaires. C'est d'ailleurs l'un des objectifs du projet de loi. Nous voulons libérer des fréquences pour que d'autres puissent les utiliser. Le spectre est encombré.

Le deuxième point que j'aimerais aborder concerne la consultation avec les provinces. Nous avons justement voulu informer les intéressés le plus tôt possible, de ce qui se préparait.

Troisièmement, l'adoption du projet de loi ne change en rien le traitement actuellement accordé aux municipalités aux termes de la *Loi sur la radio*, traitement qui est préférentiel dans la mesure où les municipalités paient des droits moins élevés que les autres. Un règlement prévoit en effet que les radios municipales sont un service particulier, et il fixe les tarifs préférentiels applicables aux services municipaux.

Cette question est du ressort du gouverneur en conseil et, comme le ministre l'a indiqué, elle a décidé de ne pas mettre en œuvre un plan qui vise à exiger des municipalités le même tarif que celui que paie le secteur privé. Le projet ne sera pas mis en œuvre le 1^{er} avril 1987. La question a été différée en raison des inquiétudes exprimées par de petites municipalités et certains organismes comme les associations de pompiers bénévoles.

le projet de loi se veut fondamentalement une réponse aux critiques qui ont été formulées de temps à autre, notamment par le secteur privé, et selon lesquelles les exemptions accordées aux sociétés de la Couronne sont inequitables. La dernière fois, je pense avoir donné l'exemple de Petro-Canada qui ne paie pas de droits, et d'autres sociétés de la Couronne qui en paient.

En tant que compagnie de téléphone, AGT ne paie pas de droits, tandis que son concurrent dans un secteur donné doit en

[Text]

That concludes my opening remarks.

Senator Thériault: You are justifying the amendments to this legislation because you say one sector of the communications industry is paying a fee and the other sector is not. Is that the philosophy behind this legislation?

Mr. Gordon: The philosophy behind the legislation is that the user of the service should pay.

Senator Thériault: I believe some users are paying now, is that correct?

Mr. Gordon: Yes, the majority of them.

Senator Thériault: By imposing these fees, will the fees paid by those who are paying now be reduced?

Mr. Gordon: The ones who are paying now pay a sufficient amount to cover the costs incurred by the department regulating them. What we will recover with these fees is the amount it costs us to regulate them.

Senator Thériault: At the moment you regulate them free of charge, is that correct?

Mr. Gordon: Yes.

Senator Thériault: Is the fee you recover from those you charge enough to cover the costs of their regulation?

Mr. Gordon: The total cost of regulation?

Senator Thériault: Do you need this much more to break even?

Mr. Gordon: That is right.

Senator Thériault: This is a service that the federal government, through an agency, was providing to the municipalities and the provinces free of charge and now they are going to the taxpayers of these municipalities to recover these costs, is that correct?

Mr. Gordon: Yes, but we are not talking about municipalities in this bill. The municipalities are outside this bill. This legislation affects only the provincial level and the federal level. In other words, the Ministry of Transport and many other government agencies will now pay a fee for the use of their radio, as well as provincial departments of government and provincial agencies. For example, at the moment the Post Office does not pay a fee for their radio and they will now pay a fee. Purolator and the other private-sector companies in competition with the Post Office now pay a licence for their radio.

Senator Thériault: The Department of Natural Resources or Transportation in New Brunswick must have a radio system for snowploughing and other things. Are you saying that they are now going to have to pay the federal government for the privilege of using their own system in New Brunswick?

Mr. Gordon: That is right.

Senator Thériault: Thank you.

[Traduction]

payer. Cantel devra payer des droits pour assurer des services cellulaires.

Je termine sur ce mes remarques préliminaires.

Le sénateur Thériault: Vous justifiez les modifications à la loi en disant qu'un secteur de l'industrie des communications paie des droits et l'autre pas. Est-ce là le principe dont s'inspire ce projet de loi?

M. Gordon: Le principe dont s'inspire le projet de loi est que l'utilisateur d'un service doit en assumer les frais.

Le sénateur Thériault: Je pense que certains usagers paient actuellement des droits, n'est-ce pas?

M. Gordon: Oui, la majorité d'entre eux.

Le sénateur Thériault: Si l'on impose ces droits, ceux qui en paient déjà actuellement verront-ils leur facture réduite?

M. Gordon: Ceux qui paient des droits à l'heure actuelle versent un montant qui suffit à couvrir les frais engagés par le ministère de tutelle. Ces droits permettront de récupérer les frais de réglementation.

Le sénateur Thériault: Actuellement, vous assurez gratuitement leur réglementation, n'est-ce pas?

M. Gordon: En effet.

Le sénateur Thériault: Les droits que vous exigez actuellement de certains organismes suffisent-ils à couvrir les frais de réglementation?

M. Gordon: Le total de ces frais?

Le sénateur Thériault: Avez-vous besoin de tout ce supplément pour rentrer dans vos frais?

M. Gordon: Exactement.

Le sénateur Thériault: Par l'entremise d'un organisme, le gouvernement fédéral assurait gratuitement ce service aux municipalités et aux provinces; on fait maintenant appel aux contribuables des municipalités pour récupérer ces coûts, est-ce exact?

M. Gordon: Oui, mais il n'est pas question des municipalités dans le projet de loi. Les municipalités ne sont pas visées par lui. Il s'applique seulement aux niveaux provincial et fédéral. En d'autres termes, le ministère des Transports et de nombreux autres organismes gouvernementaux paieront dorénavant des droits pour utiliser leur radio, de même que les ministères et organismes provinciaux. Par exemple, à l'heure actuelle, les Postes ne paient pas de droits pour leur radio; dorénavant, elles devront en payer. Purolator et d'autres entreprises du secteur privé qui sont en concurrence avec les Postes paient actuellement des droits pour détenir une licence de radio.

Le sénateur Thériault: Le ministère des Ressources naturelles ou le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick doit avoir un système radio pour le déneigement et d'autres services. Est-ce à dire qu'il devra dorénavant payer une certaine somme au gouvernement fédéral pour avoir le privilège d'utiliser son propre système au Nouveau-Brunswick?

M. Gordon: C'est exact.

Le sénateur Thériault: Je vous remercie.

[Text]

Senator Turner: Mr. Gordon, in the notes there is an item:

Individual amounts less than \$1,000 unreported.

How many accounts are you talking of that are less than \$1,000? In other words, what is the total amount of money involved?

Mr. Gordon: Mr. Jones is the Director General of the Radio Regulatory Branch. I would ask him to comment.

Mr. R.W. Jones, Director General, Radio Regulatory Branch, Department of Communications: Senator, I do not have the exact figure with me, but it is a very small number. These are the very small departments that would have perhaps one or two mobile radios typically working into some larger system. However, they are not a large source of revenue.

Senator Turner: What departments are you talking about? Are you referring to municipal, provincial or federal?

Mr. Jones: No, senator, Bill C-3 is restricted exclusively to provincial and federal. It does not touch the municipal level of government at all.

Senator Turner: What departments are you then talking about when you say, "Individual amounts less than \$1,000 not reported."

Mr. Jones: I will give you a typical example. There might be a small police commission somewhere. In Ontario, you see the Ontario Police Commission listed. If there was a very small operation in the police commission office at the provincial level, and I am not referring to the municipal level, it might conceivably be less than \$1,000 in some of the smaller provinces.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I have a brief question. I was looking through these notes about the reasons for licence exemptions that we received from the Department of Communications. Basically, in a nutshell, this very short bill changes the principle outlined in the response from the Department of Communications about one level of government not taxing another. It seems to me that this bill changes that principle.

Mr. Gordon: I would not say it is the leader in changing the principle, senator.

Senator Stollery: It says that the history of the exemptions is based on the principle that one level of government should not tax another. I am not suggesting that this is the thin edge of some enormous wedge, but basically what this bill does is alter the principle that is outlined in the response from the Department of Communications.

Mr. Gordon: Senator, I was trying to make a point and I obviously did not do it all that well. The point is that this is not a tax; this is a fee.

Senator Turner: What is the difference?

[Traduction]

Le sénateur Turner: Monsieur Gordon, je vois dans les notes qu'il est question de montants de moins de 1 000 \$ qui ne sont pas déclarés.

Combien y a-t-il de comptes inférieurs à 1 000 \$? En d'autres termes, quel est le montant total visé?

M. Gordon: M. Jones est le directeur général de la Réglementation des radiocommunications. Je lui demanderai de bien vouloir répondre.

M. R. W. Jones, directeur général de la Réglementation des radiocommunications, ministère des Communications: Monsieur le sénateur, je n'ai pas en main les chiffres exacts, mais il s'agit d'un montant minime. Il est ici question de très petits ministères qui ont peut-être une ou deux radios mobiles intégrées dans un système plus vaste. Ces postes ne constituent toutefois pas une importante source de revenus.

Le sénateur Turner: De quels ministères est-il question? Provinciaux ou fédéraux? Ou peut-être s'agit-il des municipalités?

M. Jones: Non, monsieur le sénateur, le projet de loi C-3 vise exclusivement les organismes fédéraux et provinciaux. Il ne s'applique absolument pas aux municipalités.

Le sénateur Turner: De quels ministères est-il question alors quand vous parlez de montants de moins de 1 000 \$ qui ne sont pas déclarés?

M. Jones: Je vais vous donner un exemple type. Il peut s'agir d'une petite commission de police. Comme vous le voyez, la Commission de police de l'Ontario figure dans la liste. Si les activités d'une commission de police provinciale sont très limitées, je ne parle pas ici du niveau municipal, il se pourrait bien qu'elles représentent moins de 1 000 \$ dans certaines petites provinces.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, j'ai une question brève à poser. J'ai parcouru les notes que nous a fait parvenir le ministère des Communications au sujet des raisons justifiant les exemptions de licences. En un mot, je pense que ce très court projet de loi porte atteinte au principe énoncé dans la réponse du ministère des Communications, principe selon lequel un ordre de gouvernement n'en taxe pas un autre. Il me semble que le projet de loi porte atteinte à ce principe.

M. Gordon: Je ne dirais pas qu'il est le premier à le faire, sénateur.

Le sénateur Stollery: Ces mots disent que les exemptions s'appuient sur le principe selon lequel qu'un ordre de gouvernement ne doit pas en taxer un autre. Je ne dis pas que l'on s'engage sur une pente savonneuse, mais fondamentalement, le projet de loi porte atteinte au principe qui est énoncé dans la réponse du ministère des Communications.

M. Gordon: Monsieur le sénateur, j'ai essayé de donner une explication qui, de toute évidence, n'a pas été bien comprise. Le fait est qu'il ne s'agit pas d'une taxe, mais d'un droit.

Le sénateur Turner: Quelle est la différence?

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): This is a fascinating letter. I congratulate you on it.

Senator Stollery: Yes, I thought it was very interesting, too.

Mr. Gordon: The history of this matter was a little bit convoluted and that is what the letter attempts to outline in that this is not a tax and therefore it does not change the principle. If I could make a somewhat facetious remark, it is no more a tax than charging people to go into the National Arts Centre.

Senator Stollery: I suppose it does become a bit of a semantic problem.

Senator Thériault: Mr. Chairman, with the permission of the committee, the Minister of Transportation and Communications from New Brunswick is here. I wonder if we could hear him now, since I have to leave shortly for another committee.

The Chairman: Yes. Mr. McCready, would you come forward? Honourable senators, the Honourable Mr. McCready is now with us. He is the minister responsible for communications for the Province of New Brunswick. Mr. McCready, do you have a statement.

The Honourable Robert B. McCready, Minister of Transportation, Province of New Brunswick: Mr. Chairman, honourable senators, thank you for giving me the opportunity to address your committee and provide my comments on Bill C-3 and its effects on New Brunswick.

Passage of this bill would mean an additional expense of approximately \$250,000 yearly for the Province of New Brunswick. This is a shift of burden from the federal government to the provincial government that is unacceptable to the Province of New Brunswick.

The co-operation of the Department of Communications in providing detailed information is certainly appreciated. The Honourable Flora MacDonald confirmed the federal government's intentions concerning this matter in a letter to myself and this was followed by staff discussions during which more information on this proposal was provided.

Although considerable information has been provided by the Department of Communications concerning Bill C-3, the province has outstanding concerns regarding its implications. The increasing trend by governments towards cost recovery of a service as a budget control measure is, in general, governed by the rationale that if a service exists for the benefit of a particular user, then the appropriateness of having that user pay in part or in whole for the cost of providing the service can be considered. If a particular user cannot be identified, efforts are directed towards controlling increases in the cost of providing the service. It is at times difficult to determine the particular user for whom a service exists. This is not surprising, since the concept of a user fee is shrouded in economic theory which is, at the best of times, difficult to understand. As with so many things though, experience is in part the teacher, and as more

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cette lettre est captivante. Je vous en félicite.

Le sénateur Stollery: Je l'ai en effet trouvée très intéressante, moi aussi.

M. Gordon: Cette histoire était un peu compliquée et la lettre visait à expliquer qu'il ne s'agit pas d'une taxe et que le principe est donc respecté. Si je peux me permettre une plaisanterie, ce n'est pas plus une taxe que le prix des entrées au Centre national des Arts.

Le sénateur Stollery: Je pense que le débat prend une tournure sémantique.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, le ministre des Transports et des Communications du Nouveau-Brunswick est arrivé. Comme je dois me rendre sous peu à une séance d'un autre comité, je me demande si nous pourrions l'entendre dès maintenant, à condition que les membres du comité n'y voient pas d'objection.

Le président: D'accord. Monsieur McCready, voulez-vous prendre place? Honorables sénateurs, l'honorable Robert McCready est maintenant avec nous. Il est le ministre chargé des Communications du Nouveau-Brunswick. Monsieur McCready, voulez-vous faire une déclaration?

L'honorable Robert B. McCready, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick: Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de me donner la possibilité de témoigner devant votre comité et de vous faire part de mes observations concernant le projet de loi C-3 et ses répercussions sur le Nouveau-Brunswick.

L'adoption du projet de loi entraînerait des dépenses supplémentaires de quelque 250 000 \$ par an pour la province. Ce fardeau que le gouvernement fédéral transfère aux provinces est inacceptable pour le Nouveau-Brunswick.

Nous apprécions évidemment la coopération du ministère des Communications qui nous a fourni des renseignements détaillés. Dans une lettre qu'elle m'a envoyée, l'honorable Flora MacDonald a confirmé les intentions du gouvernement fédéral à ce sujet; des fonctionnaires ont ensuite participé à des discussions durant lesquelles on a donné plus d'informations sur le projet de loi.

Bien que le ministère des Communications ait fourni beaucoup de renseignements sur le projet de loi C-3, la province a encore quelques inquiétudes concernant ses répercussions. Les gouvernements ont de plus en plus tendance à récupérer les coûts d'un service à cause des restrictions budgétaires. En général, ils suivent le raisonnement suivant pour le justifier: si un service est destiné à un usager en particulier, on peut envisager de lui faire payer la totalité ou une partie des coûts correspondants. Si l'on ne peut déterminer quels usagers en particulier bénéficient du service, on essaie alors de limiter les augmentations de coût des services. Il est parfois difficile de déterminer à qui un service est destiné. Cela n'a rien d'étonnant puisque le principe des droits imposés aux usagers fait partie d'une théorie économique qui, même dans les circonstances les plus favorables, est difficile à comprendre. Toutefois, on apprend souvent beaucoup par l'expérience, et au fur et à

[Text]

and more experience is gained through the implementation of user fees certain guidelines are evolving.

When, for instance, the Province of New Brunswick imposed hospital user fees in an effort to control escalating expenditures related to certain hospital services, the province identified the individual receiving the service as the particular user of the service who should bear a part of the cost of providing the service. However, the federal government countered by saying that the medicare system exists for the benefit of the populace in general and a particular user could not be identified. Therefore, a user fee could not be implemented. The province, as you are no doubt aware, was penalized by the federal government through its medicare payments when the hospital user fees were introduced. These fees were subsequently withdrawn.

In asking the province to pay radio licence fees, the Federal Department of Communications has apparently identified the government as the user of the service represented by the radio licence. However, the greatest part of the radio licences required by the province are used to ensure the safety and well-being of its residents. For example, radio licences used by the Department of Justice are for the provincial highway patrol; by the Department of Transportation, for highway construction and maintenance; by the Department of Municipal Affairs and Environment, for the Emergency Measures Organization; and by the Department of Natural Resources, for the maintenance of the forests and wildlife and their associated uses. The Province of New Brunswick as an entity is not the particular user who benefits from the services mentioned above; the residents of New Brunswick are the beneficiaries.

The Department of Communications may recognize that although the province is not the particular user of the radio licences it possesses, it does have the ability to recover any costs imposed on it from the provincial taxpayers. The imposition of a user fee reflecting this rationale amounts to an unacceptable tax transfer from the federal government to the provincial government.

In addition, the federal government is encouraging provinces and municipalities to develop emergency response mechanisms. One of the key factors in emergency response is adequate communications between the various agencies through the Emergency Measures Organization. The province has recently constructed a province-wide communications network which will, in part, be used for emergency communications. The federal government has made a significant capital contribution to its construction. Any change in legislation which would require the provincial or municipal governments to pay radio licence fees would be, in fact, penalizing them for responding to this important federal initiative and would be, in our opinion, counterproductive and unfair.

The news release issued on June 26, 1986, advised that the Minister of Communications had "tabled legislation that would require federal and provincial government departments and agencies, along with municipalities, to pay radio-licence fees on the same basis as private users, beginning April 1,

[Traduction]

mesure qu'on en acquiert sur l'imposition de droits aux usagers, on voit certaines orientations se préciser.

Ainsi, lorsque le Nouveau-Brunswick a imposé des droits aux usagers en vue de freiner l'escalade des dépenses touchant certains services hospitaliers, la province a déterminé que les utilisateurs du service étaient précisément ceux qui devaient en assumer partiellement le coût. Le gouvernement fédéral a toutefois riposté en faisant valoir que le régime d'assurance-maladie profitait à l'ensemble de la population et qu'on ne pouvait pas désigner d'utilisateurs en particulier ni leur imposer des droits. Comme vous le savez sans doute, le gouvernement fédéral a pénalisé la province par le biais des paiements touchant les soins médicaux quand celle-ci a commencé à faire payer des droits aux usagers des services hospitaliers, droits qui ont ensuite été supprimés.

En demandant à la province de payer des droits pour la délivrance des licences de radio, le ministère fédéral des Communications semble avoir déterminé que le gouvernement est celui qui se prévaut du service que représente la licence de radio. Toutefois, la majorité des licences de radio dont la province a besoin servent à assurer la sécurité et le bien-être de la population. Ainsi, celles qui sont utilisées par le ministère de la Justice servent aux voitures de la police provinciale qui surveillent les autoroutes; celles du ministère des Transports servent à l'entretien et à la construction de routes; celles du ministère des Affaires municipales et de l'Environnement sont utilisées pour l'Organisation des mesures d'urgence, et celles du ministère des Ressources naturelles, pour la surveillance des forêts et de la faune ainsi qu'à d'autres fins connexes. La province du Nouveau-Brunswick n'est pas l'utilisateur particulier qui bénéficie des services mentionnés ci-dessus; ce sont les résidents du Nouveau-Brunswick qui en sont les bénéficiaires.

Le ministère des Communications se rend compte que si la province n'est pas l'utilisateur principal des licences de radio qu'elle détient, elle est en mesure d'en récupérer les frais auprès des contribuables. L'imposition d'un droit équivaut à un transfert d'une charge fiscale inacceptable du gouvernement fédéral au gouvernement provincial.

En outre, le gouvernement fédéral encourage les provinces et les municipalités à mettre sur pied des mécanismes d'urgence. Dans une situation d'urgence, l'un des facteurs importants est d'assurer de bonnes communications entre les différents organismes par l'intermédiaire de l'Organisation des mesures d'urgence. Dernièrement, la province a mis sur pied un vaste réseau de communications qui servira notamment à de telles communications. Le gouvernement fédéral y a largement contribué. Toute modification à la loi qui exigerait des gouvernements provinciaux ou des autorités municipales des droits pour la délivrance d'une licence équivaudrait à les pénaliser pour avoir donné suite à une importante initiative fédérale et d'après nous, une telle mesure serait inutile et injuste.

Un communiqué publié le 26 juin 1986 nous informait que le ministre des Communications avait déposé un projet de loi prescrivant que les ministères et les organismes fédéraux et provinciaux, de même que les municipalités, payent des droits pour la délivrance de licences tout comme les exploitants pri-

[Text]

1987." It is my understanding that a recent decision by the Honourable Flora MacDonald will result in the licence fees for municipalities remaining unchanged for the time being. Let me assure you that I am very pleased with this decision because any increase in licence fees for municipalities would not only affect the municipalities, but would have implications for the provincial budget and the New Brunswick taxpayers.

The proposal by the Department of Communications to charge the provinces for radio licence fees has serious implications for the Province of New Brunswick and its citizens. I do not believe that the implications of the proposed changes have been fully considered. Therefore, the province cannot support Bill C-3 and we urge you to exercise every effort to have this amendment withdrawn.

The Chairman: Thank you, Mr. McCready. Senator Thériault, do you have some questions?

Senator Thériault: Mr. Chairman, I want to repeat that I am already running late for another committee. However, I am pleased to have been here to hear what my friend and ex-colleague from New Brunswick had to say on behalf of the government of my province. I must tell the minister that it almost brings me back to the time, several years ago, when we were both sitting on the same side of the house and fighting for the same kinds of things.

The world keeps revolving, but you have just proved the point that when you are in government, whether it be at the provincial or federal level, you aim to do what is best for the people you represent, and I appreciate that very much. Furthermore, I thank you for bringing me a speech that I will be able to use in the Senate. I am sorry that I must leave.

Mr. McCready: Thank you, Senator Thériault.

Senator Stollery: Mr. McCready, you have made it clear that the Province of New Brunswick opposes the Bill C-3, and I would be interested in knowing a little bit about the consultations that have gone on between your department and the Federal Department of Communications before it reached this stage.

Mr. McCready: Mr. Chairman, we have had some written correspondence with the federal minister regarding this amendment. In turn, we have communicated to the federal minister similar views to those which I have presented to you today. In other words, that it would be detrimental to the taxpayers of our province if we were compelled to live up to the amendment of Bill C-3.

Senator Stollery: Can you tell us a what point you were involved in discussions with the Federal Department of Communications?

Mr. McCready: I believe, sir, it was in June of this year, and we have had some correspondence with the federal minister since that time.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I must say that this presentation by the New Brunswick minister is a much more graphic description than we have had heretofore with respect to the actual costs that this bill will impose upon a province such as New Brunswick. I am sure that \$250,000 per year is a significant amount of money to the Province of New Brun-

[Traduction]

vés, à compter du 1^{er} avril 1987. Je crois que tout dernièrement, l'honorable Flora MacDonald a décidé que les droits imposables aux municipalités resteraient les mêmes. Je suis très heureux de cette décision parce que toute augmentation de tarifs aurait non seulement porté atteinte aux municipalités mais même au budget de la province du Nouveau-Brunswick et bien sûr, aux contribuables.

L'imposition de droits pour la délivrance de licences, comme le propose le ministère des Communications, aura de graves conséquences pour les citoyens du Nouveau-Brunswick. Je crois que l'on n'a pas bien évalué toute la portée des changements proposés. En conséquence, la province ne peut appuyer le projet de loi C-3, et nous vous invitons à faire tout votre possible pour qu'il soit retiré.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCready. Vous avez des questions, sénateur Thériault?

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je n'ai pas beaucoup de temps car, comme je vous l'ai dit, je devrais déjà assister à une autre séance de comité. Je suis heureux cependant d'avoir pu entendre mon ami et ex-collègue du Nouveau-Brunswick, présenter le point de vue du gouvernement de cette province. Cela me ramène à l'époque où, il y a bien des années, nous siégeons du même côté de la Chambre et combattons pour les mêmes causes.

Le monde continue de tourner, mais vous venez de démontrer que tout gouvernement, que ce soit au niveau provincial ou fédéral, s'efforce de servir de son mieux les intérêts de ceux qui l'ont élu. Je vous remercie également de m'avoir apporté un discours dont je pourrai me servir au Sénat. Je m'excuse, mais je dois partir.

M. McCready: Je vous remercie, sénateur Thériault.

Le sénateur Stollery: Monsieur McCready, vous avez établi clairement que le Nouveau-Brunswick s'opposait au projet de loi C-3. Je voudrais maintenant que vous nous parliez des consultations qui ont déjà eu lieu entre votre ministère et le ministère fédéral des Communications.

M. McCready: Monsieur le président, nous avons échangé des lettres avec le ministre fédéral à ce sujet. Nous avons transmis au ministre fédéral des vues semblables à celles que je vous ai exposées aujourd'hui. En somme, ce sera contraire aux intérêts des contribuables de notre province, si le projet de loi C-3 est adopté.

Le sénateur Stollery: Pouvez-vous nous dire à quel moment vous avez communiqué avec le ministère fédéral des Communications?

M. McCready: Sauf erreur, c'était en juin dernier et depuis, nous avons échangé des lettres avec le ministre fédéral.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je dois dire que l'exposé du ministre du Nouveau-Brunswick indique concrètement ce que seront les coûts réels imposés à la province en vertu du projet de loi. Je suis certain que 250 000 \$ par année est une somme considérable pour le Nouveau-Brunswick. Bien sûr, nous avons déjà discuté du projet de loi à notre dernière

[Text]

wick. In actual fact, I know we discussed the bill at our last meeting but this is the first time that we have had any indication of what this bill will actually cost the provinces. I would be interested in knowing what the total cost will be to all of the provinces. If New Brunswick is to pay \$250,000, I am sure that there are other provinces that would have larger expenditures than that.

The Chairman: I think the total is something in the neighbourhood of \$10 million.

Mr. Gordon: Mr. Chairman, from the provinces it is approximately \$7.7 million, if my memory serves me correctly. The \$10-million figure is including the amount that will be a draw on the federal government agencies.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Minister, I am looking at your brief and you say:

The Department of Communications may recognize... I take it that here you are referring to the federal department?

Mr. McCready: Yes.

Senator MacDonald (Halifax):

The Department of Communications may recognize that, although the province is not the particular user of the radio licences it possesses, it does have the ability to recover any costs imposed on it from the provincial taxpayers.

I am just not sure what that means.

Mr. McCready: Mr. Chairman, my answer to that would be that the province as a whole may not be considered the user, but we do have the ability to collect any costs from our taxpayers. However, it is a further imposition upon our taxpayers if we should have to pay the federal government \$250,000 per year for a licence to operate what is deemed necessary in New Brunswick to keep our people relatively safe.

Senator MacDonald (Halifax): The licensee is the licensee. Who is the licensee of the department? Is the Department of Natural Resources the licensee?

Mr. McCready: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): I know who the beneficiaries are, Mr. Minister; I think you make a very good point there, and so on, but these departments of governments that you show here are licensees.

Mr. McCready: Yes; that would be right, yes.

Senator MacDonald (Halifax): Why is New Brunswick so alert to this?

Senator Stollery: So is Ontario.

Senator MacDonald (Halifax): Is anybody else raising a stink about this?

Senator Muir: Ontario wants it killed right away.

Mr. Gordon: Mr. Chairman, may I speak?

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: We have received letters from P.E.I., Ontario and Saskatchewan. Those are the ones I am aware of at the moment.

[Traduction]

séance, mais c'est la première fois qu'on nous indique avec précision les montants qui seront facturés aux provinces. D'ailleurs, je voudrais bien savoir ce qu'il en coûtera au total à toutes les provinces. Si le Nouveau-Brunswick doit payer 250 000 \$, je suis certain qu'il en coûtera beaucoup plus à d'autres provinces.

Le président: Sauf erreur, la facture globale approchera les 10 millions de dollars.

M. Gordon: Monsieur le président, si ma mémoire est bonne, les provinces devront verser environ 7,7 millions. Cela fait 10 millions en tout, si on ajoute les montants qui seront facturés à différents organismes fédéraux.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le ministre, j'ai noté ce passage dans votre mémoire:

Le ministère des Communications se rend compte... vous voulez parler je suppose du ministère fédéral.

M. McCready: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax):

Le ministère des Communications se rend compte que si la province n'est pas l'utilisateur principal des licences qu'elle détient, elle est en mesure d'en récupérer les frais auprès des contribuables.

Je me demande ce que cela veut dire au juste.

M. McCready: Monsieur le président, il se peut que la province comme telle ne soit pas considérée comme l'utilisateur, mais nous sommes en mesure de récupérer les frais auprès de nos contribuables. Cependant, c'est une somme additionnelle que nous devons leur imposer si le gouvernement fédéral exige de nous 250 000 \$ par année pour offrir un service jugé essentiel à la sécurité des habitants du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qui sera le véritable détenteur de la licence? N'est-ce pas le ministère des Ressources naturelles?

M. McCready: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je sais qui seront les bénéficiaires, monsieur le ministre; je pense que votre argument est fort valable, mais les véritables détenteurs de licence seront les différents ministères.

M. McCready: Oui, vous avez raison.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi le Nouveau-Brunswick en fait-il toute une histoire?

Le sénateur Stollery: L'Ontario aussi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-ce que d'autres provinces s'y opposent permanent?

Le sénateur Muir: L'Ontario n'en veut pas du tout.

M. Gordon: Je peux intervenir, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Gordon: Nous avons reçu des lettres de l'Île-du-Prince-Édouard, de l'Ontario et de la Saskatchewan. Je veux vous nommer celles-là pour l'instant.

[Text]

Mr. McCready: British Columbia has also written. We have a copy of the letter.

Senator Stollery: What is their position? Ontario's position is here and so is Quebec's.

Mr. Gordon: I would think it is probably fair to characterize them as not wishing to pay the fee.

Senator MacDonald (Halifax): You mean only Newfoundland is in favour of it?

Mr. Gordon: I was not aware of that.

Senator Corbin: I would like to ask the minister where he is going to find the money to pay for these fees in New Brunswick if the law goes through as anticipated. Will you raise taxes, will you cut other services?

Mr. McCready: That is the very essence of what bothers us about this bill. The raising of a quarter of a million dollars will hurt at budget time, when we are trying to make up a budget that the people of New Brunswick can live with. I would suggest that it will become a burden. I would hope that we would not have to cut services, but it could lead to a tax increase of some nature.

Senator Corbin: Well, you are already raising taxes in New Brunswick next year—I am talking about basic municipal real estate taxes; they are going up. Your colleague, the minister responsible, did hint at that option recently New Brunswick is one of the so-called “have-not” provinces. I know what the situation is. Are you not worried that with the passage of this legislation, if it goes through unamended, it will be the drop that will turn into a watershed not too far down the road with respect to other services that are, let us say, not taxed, or for which you are not billed in New Brunswick presently?

Mr. McCready: It could well be the case. I would suggest that that is why we are quite alert to this situation at this point in time. I hate to own up to the fact that we are called a “have-not” province; I don't like that word.

Senator Corbin: I don't either.

Mr. McCready: Nevertheless, we have a population of 720,000 people. We also maintain a network of highway that could easily look after 3 or 4 million people. We are also maintaining a hydro connection in the province that would care for many millions of people. All of this is an extra expense, but it is something that we feel as New Brunswickers we have to provide, even though some consider us—and occasionally we have to own up to it—a have-not province, or one of the less wealthy provinces. I would rather put it that way. We do not feel that our citizens should become second-class citizens compared to anybody in the whole of Canada. That is why we are here today to determine in front of this committee that we are opposed to this section and its implications. We are here for that very reason, to protect our small population.

Senator Corbin: You find this legislation annoying more than anything else, don't you?

Mr. McCready: That is very true.

[Traduction]

M. McCready: La Colombie-Britannique a aussi écrit. Nous avons une copie de sa lettre.

Le sénateur Stollery: Quelle est leur point de vue? Nous connaissons ceux de l'Ontario et du Québec.

M. Gordon: Je pense qu'il serait assez juste de dire qu'elles ne souhaitent pas payer les droits.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous voulez dire que seul Terre-Neuve est en faveur?

M. Gordon: Je l'ignorais.

Le sénateur Corbin: Je voudrais demander au ministre du Nouveau-Brunswick où il prendrait l'argent pour payer ces droits, à supposer que la loi soit adoptée comme prévue. Allez-vous hausser les impôts ou bien réduire les services?

M. McCready: C'est précisément le problème que nous aurons si la loi est adoptée. Il ne sera pas facile de trouver un quart de million au moment d'établir le budget, car nous voulons qu'il soit compatible avec les moyens des contribuables du Nouveau-Brunswick. Ce sera un fardeau supplémentaire. J'espère que nous n'aurons pas à réduire des services, mais nous pourrions bien devoir accroître la charge fiscale.

Le sénateur Corbin: Vous avez déjà prévu d'imposer de nouvelles taxes au Nouveau-Brunswick pour l'an prochain—je veux parler des taxes foncières municipales qui seront accrues. Votre collègue, le ministre responsable, y a fait allusion dernièrement. Le Nouveau-Brunswick est une des provinces que l'on qualifie de pauvre, et je sais ce que cela veut dire. Ne craignez-vous pas, si la loi est adoptée sans amendement, que ce sera la goutte qui fera déborder le vase, c'est-à-dire que les contribuables du Nouveau-Brunswick seront peut-être obligés de payer pour des services qui sont gratuits à l'heure actuelle.

M. McCready: C'est fort possible. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons rester indifférents à cet égard. J'accepte difficilement qu'on nous traite de province «pauvre»; c'est un qualificatif que je n'aime pas.

Le sénateur Corbin: Moi non plus.

M. McCready: Quoi qu'il en soit, notre population s'élève à 720 000 habitants. Nous entretenons également un réseau routier qui pourrait facilement en accommoder 3 ou 4 millions. Il en est de même pour le réseau électrique qui pourrait satisfaire la demande de millions d'abonnés. Tout ceci coûte cher; pourtant ce sont des services que nous jugeons essentiels même si quelques-uns d'entre nous estiment—et il arrive parfois que nous devons l'admettre—que nous sommes une province pauvre, ou l'une des provinces les moins riches—je préférerais l'exprimer ainsi. Nous ne croyons pas que nos concitoyens doivent être considérés comme des citoyens de deuxième classe par rapport au reste du Canada. Voilà pourquoi nous avons tenu à nous présenter ici aujourd'hui, devant votre comité, pour nous opposer à cette mesure et à ce qu'elle comporte. C'est pour cela que nous sommes ici, défendre l'intérêt de notre petite population.

Le sénateur Corbin: Vous considérez que cette mesure est particulièrement inopportune, n'est-ce pas?

M. McCready: C'est la vérité.

[Text]

Senator Corbin: You mentioned a road system and hydro distribution network, and what have you, and the fact that it could serve many more hundreds of thousands of millions of people. Of course, you were not talking about the road system being used by other Canadians, as tourists, during the months of July and August, where they crowd New Brunswickers off the road. Isn't that a good point, though, in terms of what the federal government is attempting to do to you through this legislation? You invoke the fact that radio is used for public communications, safety and what not. In fact, a lot of the people using the better part of our road system are not New Brunswickers, but are Canadians from other parts of the country. Shouldn't we all be sharing that load? Of course, Canada helped to build the TransCanada Highway in New Brunswick, but the responsibility does not stop at building, there is maintenance; there is safety; there are things such as communicating with the police, the work crews, snow removal crews, and so on. So shouldn't the federal government just forget about this nonsense and say, "This is part of being a citizen of Canada and we will share the load right across the board, as we do for the CBC."?

Mr. McCready: We feel that way, yes.

Senator Stollery: I must say, the more I look at this, the less I like it. We received a list of the licensees currently exempt from radio licence fees, and presumably these are the people this will affect; I know that we heard from the department about the government agencies such as Petro-Canada, but as I look at this list, Petro-Canada's cost is a little more than \$75,000. In the province of Ontario, where I come from, the Ministry of Health will pay \$165,000. I guess it is the TTC which will pay \$12,000, if this is what the Toronto area transit operating authority actually is. I agree with Senator Corbin and the minister that all these things seem to be very much a part of the cost of being a Canadian. Perhaps Petro-Canada, as it is operating as a commercial oil company, could pay commercial rates for whatever costs are associated with its management as a commercial operation, but, undoubtedly, these are services to the public that, as members of the Canadian public, we think we have the right to expect. It is basically a shuffling around of fees to extract some money from the fairly good public services that we have across Canada, which can only have a detrimental effect on the services. I must say that we are asked to pass the bill fairly quickly, but the more you look at it the less enthusiastic you become about the whole idea. The number of government agencies is actually very small and it is overwhelmingly a tax, or a fee, on public services in the provinces of Canada.

Senator Muir: I welcome you, Mr. Minister, as we all do; we are all glad to have you here. Have you had any discussions with your counterparts in the other provinces on this subject at all? Have you communicated either verbally or in writing with each of them to see what their views might be?

Mr. McCready: We have had some verbal communication by telephone. We have not had a general meeting. We have also exchanged some ideas on several items. Many of them we can agree with, but this particular imposition is something that will hurt all of the maritime provinces very much. I feel that

[Traduction]

Le sénateur Corbin: Vous avez dit, entre autres choses, que votre réseau routier et votre réseau électrique pourraient desservir une population beaucoup plus nombreuse, des millions de personnes. Bien sûr, vous oubliez les nombreux touristes canadiens qui durant les mois de juillet et d'août, envahissent littéralement le Nouveau-Brunswick. N'est-ce pas un fait à rappeler dans le contexte de cette mesure? Vous avez dit que la radio servait à des communications publiques, à des fins de sécurité, et autres choses. Une bonne partie des automobilistes qui empruntent nos meilleures routes ne sont pas des habitants du Nouveau-Brunswick, ce sont des Canadiens qui viennent d'ailleurs. Ne devrions-nous pas tous en partager le prix? Évidemment, le gouvernement canadien a contribué à la construction de la transcanadienne au Nouveau-Brunswick, mais ce n'était que le début, parce qu'il faut voir à l'entretien, à la sécurité, aux services de police, aux aménagements, à l'enlèvement de la neige, etc. Dans ce cas, le gouvernement fédéral ne devrait-il pas abandonner son projet de loi sachant que ces coûts doivent être partagés par tous les Canadiens, comme c'est le cas pour les services de Radio-Canada?

M. McCready: C'est ce que nous croyons, oui.

Le sénateur Stollery: Je dois dire que plus j'y réfléchis moins cela me plaît. Nous avons reçu la liste des détenteurs de licence qui sont exemptés de payer des droits—et sans doute ce sont ces organismes qui seront affectés. Des représentants du ministère sont venus nous entretenir des organismes comme Petro-Canada—il lui en coûtera un peu plus que 75 000 \$. En Ontario, la province d'où je viens, le ministère de la Santé déboursa 165 000 \$. Je crois que le TTC payera 12 000 \$, autrement dit l'administration des transports publics de la région de Toronto. Comme l'ont dit le sénateur Corbin et le ministre, tout cela me paraît le prix qu'il faut payer pour être Canadien. Petro-Canada, qui est considéré comme une société commerciale, pourrait peut-être payer des droits applicables à ses opérations, mais ce sont des services dont bénéficient l'ensemble des Canadiens, des services que nous considérons comme essentiels. Ce n'est en somme qu'un réaménagement des droits qui doit permettre de tirer quelques bénéfices pour des services publics qui existent partout au Canada de sorte que ces services pourraient bien en souffrir. On nous demande d'adopter cette mesure assez rapidement, mais plus je l'examine, moins elle me paraît intéressante. Le nombre d'agents publics est assez restreint, et essentiellement, ce n'est qu'une taxe, ou un droit, sur des services publics qu'offrent les provinces.

Le sénateur Muir: Monsieur le ministre, nous sommes tous heureux que vous soyez parmi nous cet après-midi. Avez-vous eu des entretiens avec vos homologues des autres provinces à ce sujet? Avez-vous communiqué soit verbalement ou par écrit avec chacun d'eux pour connaître leur point de vue?

M. McCready: Nous avons eu des entretiens par téléphone, mais pas de réunion générale. Nous avons également échangé quelques idées sur plusieurs aspects. Nous sommes d'accord sur bien des aspects, mais toutes les provinces maritimes vont sûrement souffrir de ce nouveau prélèvement. Certes, je ne suis

[Text]

even though I am not delegated to represent them here today, I am expressing exactly their feeling on the matter.

Senator Muir: Well, for the record, I think that they are derelict in their duties by the fact that they are not here to express themselves. I do not expect any comment from you on that.

It will affect your highway patrol, the control of traffic.

Mr. McCready: That's right.

Senator Muir: It will also affect dangerous driving, speeding, your transportation, highway construction and maintenance; if a bridge falls apart or a bridge goes out, or something, you are supposed to have radios to prevent people from killing themselves.

Mr. McCready: That is very true.

Senator Muir: Municipal affairs, EMO, forest fires, natural resources—those sorts of things will all be affected. You probably have in your province, as they have in Nova Scotia, volunteer search and rescue groups who use this equipment, Mr. Gordon. Would that affect them?

Mr. Gordon: No; unless they are a provincial crown corporation or agency, they would not be affected by this bill.

Senator Muir: They are under the province? Well, the jurisdiction changes around so much. I have been on the Hill almost 30 years now, and you never know whose jurisdiction is what because you are shifting around from municipality to province, from province to federal government. Why would Ontario, and in particular Mr. D.A. Barr, Executive Director, Communications Division, urge us to:

... reconsider the proposal to implement radio licence fees for the provinces and crown agents as well as to remove the preferential fee treatment for municipalities.

I know you cannot speak for Mr. Barr, but can you give us a bit of your wisdom as to why anyone from the province would urge us to do that?

Mr. Gordon: I am sorry; that seems inconsistent. I can only assume it is a mistake in the message.

Senator Muir: I thought so.

Mr. Gordon: No, I am sorry; I can see how you can read it. It reads:

... to reconsider the proposal to implement radio licence fees for the provinces ... as well as to remove the preferential fee treatment—

That is understandable.

Senator Muir: Yes; stop.

Mr. Gordon: He is saying to reconsider the proposal. The proposal was, on the one hand, to remove the exemption from the provinces and, on the other hand, to remove the preferen-

[Traduction]

pas mandaté pour les représenter, mais j'exprime assez bien les sentiments de chacun.

Le sénateur Muir: Eh bien, je pense qu'ils manquent à leur devoir en n'étant pas ici pour les exprimer eux-mêmes. Mais cela c'est leur affaire.

La surveillance de vos routes, le contrôle de la circulation, tout cela pourrait en souffrir.

M. McCready: Oui.

Le sénateur Muir: De même que la sécurité routière, le contrôle de la limitation de vitesse, les services de transport, l'aménagement et l'entretien des routes; à supposer qu'un pont s'effondre par exemple, vous êtes censés pouvoir communiquer par radio afin de prévenir la population.

M. McCready: C'est cela.

Le sénateur Muir: Les affaires municipales, les mesures d'urgence, la protection des forêts et des ressources naturelles, tous ces services seront touchés. Il existe sans doute dans votre province comme il en a en Nouvelle-Écosse, des équipes de sauvetage formées de bénévoles qui utilisent ce genre d'équipement. Monsieur Gordon, ces gens-là seront-ils également touchés?

M. Gordon: Non, à moins d'être une société d'État ou un organisme provincial, ils ne seraient pas touchés par ce projet de loi.

Le sénateur Muir: Ils relèvent de la province? Les compétences changent tellement. Je travaille sur la colline parlementaire depuis presque 30 ans maintenant et on ne peut jamais savoir qui a l'autorité, elle passe des municipalités aux provinces et des provinces au gouvernement fédéral. Pourquoi l'Ontario, en particulier, M. D. A. Barr, directeur exécutif de la Division des communications, nous demanderait instamment:

... de réexaminer la proposition visant à exiger des droits sur la délivrance de licences de radio aux provinces et aux organismes de la Couronne et de supprimer le traitement de faveur accordé aux municipalités.

Je sais que vous ne pouvez parler au nom de M. Barr, mais vous pourriez nous indiquer pourquoi la province nous demanderait d'agir ainsi?

M. Gordon: Je suis désolé; ces propos me paraissent illogiques. Je ne peux que présumer qu'il s'agit d'une erreur de formulation.

Le sénateur Muir: C'est ce que je pensais.

M. Gordon: Non, je m'excuse, je comprends maintenant. On demande:

... de réexaminer la proposition visant à exiger des droits pour la délivrance de licences de radio aux provinces ... et de supprimer le traitement de faveur ...

C'est compréhensible.

Le sénateur Muir: Oui, ça va.

M. Gordon: Il demande de réexaminer la proposition. La proposition visait, d'une part, à supprimer l'exemption accordée aux provinces et, d'autre part, à supprimer le traitement de

[Text]

tial fee treatment for the municipalities. So reconsider both those proposals; don't do them.

Senator Muir: Yes; I am glad you were able to decipher it.

Now, Mr. McCready, I notice the fees here. In your province they amount to a quarter of a million dollars, as you estimate; in Nova Scotia they are 137,786.

Senator MacDonald (Halifax): Where did you get those figures?

Senator Muir: In the listing provided, entitled: "Licensees Currently Exempt from Radio Licence Fees."

In our province, much like you, we have Lands and Forests, Transportation, EMO, government services, health services and care network, government agents. Why is it a quarter of a million dollars in New Brunswick and only \$137,000 in Nova Scotia? Why is that? You must have a lot of extra services in your province compared to us.

Mr. McCready: We try.

Senator MacDonald (Halifax): On the question of transportation fees in New Brunswick, is that figure for the highway patrol, mainly?

Mr. McCready: Well, it would be a mix there.

Senator MacDonald (Halifax): We have \$23,000 attributed to the Department of Transportation in Nova Scotia and you have \$119,000 in New Brunswick.

Mr. McCready: Transportation, yes. And in Nova Scotia it is how much—\$23,000? Again, I have mentioned 17,000 kilometers of highway in New Brunswick; I think I am right there. We are struggling to keep that in the best possible shape we can. Those figures are accurate to my knowledge.

Mr. Gordon: May I offer a comment?

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: Those figures would apply on the basis of the records we have about the number of bases and mobiles that are licensed. I cannot account for the discrepancy between provinces, because it may reflect the organization or it may reflect the amount to which they use private contractors in support of their roads. For instance, if they use private contractors to dump their fill, they will pay the licence fee; and they may use more private contractors in Nova Scotia than they do in New Brunswick; therefore, the roads department's fee would be less, because the private contractors would be paying. It depends on who owns the radios and the trucks.

Senator MacDonald (Halifax): There is the possibility of a saving, then?

Mr. Gordon: There is the possibility that the roads department will examine its use of these frequencies. They may be retaining licences for a frequency that they have not told us about.

[Traduction]

faveur des municipalités. Donc, il est demandé de réexaminer ces propositions, non de les formuler.

Le sénateur Muir: Oui; je suis heureux que vous ayez pu dégager le sens de cette phrase.

Maintenant, monsieur McCready, je prends connaissance des droits. Ceux de votre province sont d'un quart de million, d'après vos prévisions, et ceux de la Nouvelle-Écosse, de 137 786 \$.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Où avez-vous obtenu ces chiffres?

Le sénateur Muir: Sur la liste des détenteurs de licences de radio exemptés du paiement des droits qui nous a été fournie.

Dans notre province, nous nous occupons comme vous des terres et forêts, du transport, de l'organisation des mesures d'urgence, nous avons des services publics, des services de santé et un réseau de services de garde ainsi que des agents publics. Pourquoi en coûte-t-il un quart de million au Nouveau-Brunswick et seulement 137 000 \$ en Nouvelle-Écosse? Pourquoi? Vous devez offrir beaucoup de services de plus que nous dans votre province.

M. McCready: Nous essayons.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Au poste des transports du Nouveau-Brunswick les chiffres représentent-ils principalement l'inspection des routes?

M. McCready: Pas uniquement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il y a 23 000 \$ qui sont imputés au ministère des Transports en Nouvelle-Écosse et 119 000 \$ au Nouveau-Brunswick.

M. McCready: Aux transports, oui. Et en Nouvelle-Écosse, combien? 23 000 \$? J'ai déjà indiqué qu'il y avait 17 000 kilomètres d'autoroute au Nouveau-Brunswick et je ne pense pas me tromper. Nous essayons de garder nos routes en bon état. Ces chiffres sont justes à ma connaissance.

M. Gordon: Puis-je faire une observation?

Le président: Oui.

M. Gordon: Ces chiffres sont fondés sur les documents qui précisent le nombre de bases et de stations mobiles licenciées. Maintenant je ne peux expliquer l'écart entre les chiffres des deux provinces parce qu'ils peuvent être attribuables à l'organisation ou au nombre d'entrepreneurs privés auxquels on fait appel pour l'entretien des routes, car il faut payer des droits pour faire jeter de la terre par des entrepreneurs privés par exemple; la province de Nouvelle-Écosse peut bien faire appel à plus d'entrepreneurs privés que le Nouveau-Brunswick; ainsi les droits du ministère de la Voirie seraient inférieurs parce que les entrepreneurs privés seraient ceux qui paient. Tout dépend de ceux qui possèdent les radios et les camions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il est donc possible d'épargner?

M. Gordon: Il est possible que le ministère de la Voirie examine l'utilisation qu'il fait de ces fréquences. Il pourrait conserver des licences pour une fréquence dont ils ne nous ont pas parlé.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): You talk about two provinces getting a government agency of equal size, one costing \$94,000 and the other \$250,000; that seems to me to be an incredible difference. You are either giving your citizens in Nova Scotia a much better service or Nova Scotia is husbanding its frequencies. I believe the difference in amounts requires some explanation.

Mr. McCready: This is the first time I have seen this set of figures prepared by the federal Department of Communications. I am not sure what criteria were used in putting these figures together. Through natural resources, transportation, justice and municipal affairs, we try to supply and look after our people in the province to the best of our ability. In fact, we are installing a new system with the aid of federal money in order to serve our people better. It is a far flung road system with a lot of mileage and we feel it is absolutely unnecessary to do what we are trying to do for the benefit and protection of our citizens in New Brunswick.

Senator Corbin: The minister refers to this legislation in terms of it being a tax transfer, and I guess it is, but it arises out of the federal Minister of Finance's statement of general policy that some costs will be recovered. Did your Minister of Finance from New Brunswick broach this topic with the federal Minister of Finance at any point in time?

Mr. McCready: Not to my knowledge, but I have no doubt that it has been broached. I have not discussed this particular item with my minister or our Minister of Finance.

Senator Corbin: Have you looked at the bureaucratic implications of this transfer or the lifting of the exemption to New Brunswick in terms of the fact that New Brunswick may need to employ one person to look after all these forms? Have you considered the number of person-years required to look after the paperwork involved with this measure? Have you come up with a figure in that respect?

Mr. McCready: Do you mean how many bodies it will take to do this?

Senator Corbin: I am talking about the costs to you. Not only will you be paying the licence fee; in addition you will be paying some person to juggle the paperwork. That will be an additional cost which is not outlined in the legislation. Of course, that will also be an additional cost for the federal government because they will have to employ someone to look after the paperwork moving between New Brunswick and Ottawa. Someone will also have to compute the information. Are we that much further ahead?

Mr. McCready: I think it is a point well taken. The figures mentioned do not include any extra responsibilities or any extra bodies to look after this business. It stands to reason that that may be required.

Senator Corbin: Do you have a rough idea of what would be involved?

Mr. McCready: I could not put a figure on that at this point.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous parlez de deux provinces qui ont un organisme d'État équivalent, l'un coûtant 94 000 \$ et l'autre 250 000 \$, ce qui me paraît une différence incroyable. De deux choses l'une, ou la Nouvelle-Écosse offre à ses citoyens un service de bien meilleure qualité ou elle économise ses fréquences. Je crois que la différence de coût exige une explication.

M. McCready: C'est la première fois que je prends connaissance des chiffres établis par le ministère fédéral des Communications. Je ne sais pas exactement quels critères ont été utilisés pour les établir. Par le biais des ministères des Ressources naturelles, des Transports, de la Justice et des Affaires municipales, nous essayons de servir la population du mieux possible. En fait, nous installons un nouveau système, avec l'aide de fonds fédéraux, pour encore mieux servir la population. Il s'agit d'un vaste système routier et nous estimons qu'il ne contribuera pas du tout à améliorer le sort ou la protection des citoyens du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Corbin: Le ministre considère que ce projet de loi est un transfert fiscal, et j'imagine qu'il a raison, mais il ressort de l'énoncé de politique générale du ministre fédéral des Finances que certains coûts seront recouverts. Le ministre des Finances du Nouveau-Brunswick a-t-il déjà abordé la question avec son homologue fédéral?

M. McCready: Pas à ma connaissance, mais je suis sûr qu'ils en ont parlé. Je n'ai pas discuté de ce point précis avec le ministre des Finances de mon gouvernement.

Le sénateur Corbin: Avez-vous étudié les répercussions administratives de ce transfert ou de la suppression de l'exemption pour le Nouveau-Brunswick compte tenu du fait que le Nouveau-Brunswick peut avoir besoin d'embaucher un agent pour s'occuper de toutes ces formules? Avez-vous songé au nombre d'années-personnes nécessaires pour effectuer le travail de bureau que suppose cette mesure? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. McCready: Voulez-vous dire combien d'employés seront nécessaires à cette tâche?

Le sénateur Corbin: Je parle des coûts que cette mesure suppose pour vous. En plus de payer des droits de licence, vous aurez à rémunérer des employés pour s'occuper du travail administratif. Il s'agit d'un coût supplémentaire qui n'est pas prévu dans le projet de loi. Bien entendu, le gouvernement fédéral aussi aura des coûts supplémentaires parce qu'il devra embaucher un agent pour s'occuper des formalités entre le Nouveau-Brunswick et Ottawa. Il faudra aussi recueillir les renseignements. Sommes-nous beaucoup plus avancés?

M. McCready: Je crois que ce point est juste. Les chiffres cités n'englobent pas les fonctions des agents nécessaires à l'administration de cette mesure. Il va sans dire qu'il faudra y songer.

Le sénateur Corbin: Avez-vous une vague idée de ce que cette mesure supposera?

M. McCready: Je ne peux pas vous donner de chiffre à ce moment-ci.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): Perhaps Mr. Gordon could answer that question.

Mr. Gordon: Radio licences are provided to an agency of the provincial government for every vehicle at every base station because we have to co-ordinate the use of the frequency with, for example, other users and the United States. Therefore, we have to licence all those radios irrespective of whether we charge a fee. That is why we know how many radios are being used and how many licences have been assigned to a frequency. Every year we issue a renewal licence. Because they are exempt, the licence renewal indicates that they do not have to pay anything but the process and the paperwork is exactly the same.

What happens now, presumably, is that the responsible officials at the provincial level consider whether they still use a particular frequency. I would hope that a responsible official would advise the Department of Communications if a licence is no longer required. Now they will have to send a bill to the accounting department which will issue an invoice and pay it. Apart from that it would seem to me that no processes would change.

Senator Muir: Can you bring us up to date on the situation as it relates to amateur radio operators and so on?

Mr. Gordon: Amateur radio operators are licensed and pay a fee of \$20 a year.

Senator Muir: Will that fee be increased to \$30 or \$40?

Mr. Gordon: No because the department is at full cost recovery except with respect to provincial and federal crown corporations. Our manpower is dropping and we are probably keeping pace with inflation. I do not expect to see any increase but if I did, I would expect to hear from our licensees.

Senator Muir: I am glad to hear that answer because amateur radio operators have a very strong group which has kept me well advised over the years.

Senator Turner: What happened to this legislation when it was introduced in the other place? Were any suggested amendments put forward? The minister has suggested she would accept amendments.

Mr. Gordon: I do not know about amendments to the bill and what the minister intends to do. I do not know if there is any intention to make amendments to the bill. I have not been advised of any intention to proceed in that fashion.

Senator Turner: I agree with the minister from New Brunswick and my colleagues. I am opposed to this part of the bill.

The Chairman: I should like to thank our witnesses for taking the time to appear before us this morning.

Since we are awaiting replies from P.E.I., Manitoba and Saskatchewan, I am prepared, if it is agreed, to hold another committee meeting before we report this bill. If we hear from those provinces tomorrow we can hold another meeting. We

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): M. Gordon pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Gordon: Les licences de radio sont remises à un organisme du gouvernement provincial pour tous les véhicules de chacune des bases parce que nous devons coordonner l'utilisation des fréquences avec, par exemple, d'autres utilisateurs et avec les États-Unis. Par conséquent, nous devons délivrer une licence à toutes les radios qu'il y ait ou non des droits à payer. C'est pourquoi nous savons combien de radios sont utilisées et combien de licences ont été attribuées à une fréquence. Tous les ans, nous renouvelons les licences. Pour ceux qui n'ont rien à payer, le renouvellement indique qu'ils n'ont pas de droits à verser, mais les démarches et le travail administratif est exactement le même.

Vraisemblablement, les fonctionnaires provinciaux compétents détermineront s'ils continueront d'utiliser une fréquence particulière. Je crois qu'un fonctionnaire informerait le ministère des Communications si une licence n'était plus nécessaire. Maintenant, ils devront facturer le service comptable qui produira une facture et la paiera. À mon avis, les modalités ne changeront pas.

Le sénateur Muir: Pouvez-vous nous expliquer quelle est la situation des opérateurs de radio amateur, etc.?

M. Gordon: Ces opérateurs ont des licences et paient un droit de 20 \$ par année.

Le sénateur Muir: Ces droits augmenteront-ils à 30 ou 40 \$?

M. Gordon: Non, parce que le ministère recouvre tous ses frais, sauf pour ce qui est des sociétés d'État provinciales et fédérales. Notre main-d'œuvre baisse, et nous suivons l'inflation. Je ne prévois pas d'augmentation, mais si j'en prévoyais une, je compterais recevoir des réactions de nos détenteurs de permis.

Le sénateur Muir: Je suis heureux d'entendre cette réponse parce que les opérateurs de radio amateur forment un groupe très puissant qui me tient bien au courant de ce qui se passe depuis des années.

Le sénateur Turner: Comment a-t-on traité ce projet de loi quand il a été déposé à l'autre endroit? A-t-on proposé des amendements? La ministre a indiqué qu'elle les accepterait.

M. Gordon: Je ne suis pas au courant des amendements au projet de loi et des intentions de la ministre. Je ne sais pas si on a l'intention d'amender le projet de loi. On ne m'a rien dit à ce sujet.

Le sénateur Turner: Je suis d'accord avec le ministre du Nouveau-Brunswick et mes collègues. Je conteste cet aspect du projet de loi.

Le président: J'aimerais remercier nos témoins d'être venus comparaître devant nous ce matin.

Comme nous attendons des réponses de l'Île-du-Prince-Édouard, du Manitoba et de la Saskatchewan, je suis prêt, si l'on est d'accord, à tenir une autre séance avant de faire rapport du projet de loi. Si nous avons des nouvelles de ces provin-

[Text]

should not cut off our consideration of this bill before we hear from them.

Senator Muir: The clerk indicated earlier that they had been notified quite some time ago. If they, like Mr. McCready, had considered the matter to be urgent, would they not have appeared before us?

The Chairman: The three provinces I mentioned have told us that they have sent telegrams, but we have not yet received them.

Is it agreed we should give them another day?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Traduction]

ces demain, nous pourrions nous réunir à nouveau. Nous ne devrions pas interrompre notre étude de ce projet de loi avant d'avoir eu de leurs nouvelles.

Le sénateur Muir: Le greffier a indiqué plus tôt que ces provinces avaient été averties il y a longtemps. Si, comme M. McCready, elles avaient jugé la question urgente, ne seraient-ils pas venus témoigner devant nous?

Le président: Les trois provinces que j'ai nommées nous ont dit avoir envoyé des télégrammes, mais nous ne les avons pas encore reçus.

Convenons-nous de leur accorder encore une journée?

Des voix: Oui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Communications:

Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management;
Mr. Richard Stursberg, Assistant Deputy Minister, Telecommunications and Informatics;
Mr. Vince Hill, Director General, Telecommunications Policy;
Mr. Robert Jones, Director General, Radio Regulatory Branch.

From the Department of Transport, Government of New Brunswick:

The Honourable Robert B. McCready, Minister, responsible for communications.

Du ministère des Communications:

M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du spectre;
M. Richard Stursberg, sous-ministre adjoint, télécommunications et informatique;
M. Vince Hill, directeur général des politiques des télécommunications;
M. Robert Jones, directeur général, réglementation des radiocommunications.

Du ministère des Transports, Gouvernement du Nouveau-Brunswick:

L'honorable Robert B. McCready, ministre, responsable des communications.



Second Session
Thirty-third Parliament 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, February 17, 1987

Le mardi 17 février 1987

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Second and final proceedings on:

Deuxième et dernier fascicule concernant:

The subject-matter of the Bill C-3, intituled:
"An Act to amend the Radio Act"

Le teneur du Projet de loi C-3, intitulée:
«Loi modifiant la Loi sur la radio»

**THIRD REPORT
OF THE COMMITTEE**

**TROISIÈME RAPPORT
DU COMITÉ**

WITNESS:
(See back cover)

TÉMOIN:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Cape Breton</i>)
Bielish	MacDonald
Davey	(<i>Halifax</i>)
Graham	Muir
Langlois	*Murray (or Doody)
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Thériault
	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Cape Breton</i>)
Bielish	MacDonald
Davey	(<i>Halifax</i>)
Graham	Muir
Langlois	*Murray (ou Doody)
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Thériault
	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, October 30, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Flynn, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-3, An Act to amend the Radio Act, in
advance of the said Bill coming before the Senate or any
matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 30 octobre
1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Flynn, C.P.:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio, avant
que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question
s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 17, 1987
(5)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Stollery and Turner. (4)

Other Senator present: The Honourable Senator Argue.

Also present: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Attorney.

In attendance: Official Senate reporters.

Witness: From the Department of Communications: Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management.

Pursuant to its order of reference dated October 30, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-3, an Act to amend the Radio Act.

The witness answered questions.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved.

That the draft report on the subject-matter of Bill C-3 be adopted as the Third Report of the Committee and that in accordance with Rule 78(1), it be tabled in the Senate.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

At 10:20 o'clock a.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 FÉVRIER 1987
(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit aujourd'hui à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Stollery et Turner. (4)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Argue.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins: Du ministère des Communications: M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du spectre.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 30 octobre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la Radio.

Le témoin répond aux questions.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose.

Que le projet de rapport sur la teneur du Projet de loi C-3, soit adopté comme troisième rapport du Comité et que, conformément à l'article 78(1) du Règlement, il soit déposé au Sénat.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, February 17, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communication has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee to which was referred the subject-matter of the Bill C-3, intituled: "An Act to amend the Radio Act", has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, 30th October, 1986, examined the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 17 février 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déferée la teneur du Projet de loi C-3, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la radio», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 30 octobre 1986, examiné ladite teneur et recommande que, lorsqu'il étudiera le projet de loi, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, February 17, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to examine the subject matter of Bill C-3, to amend the Radio Act.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Good morning, honourable senators. Today the committee resumes consideration of Bill C-3, to amend the Radio Act. Members of the committee will remember that, under the Radio Act, federal and provincial governments and their agencies are exempted from paying the licence and certificate fees other users of the radio spectrum have to pay. Bill C-3, if adopted, would permit the federal Department of Communications to collect fees from those governmental entities at the same rate as currently charged to the other users of the spectrum. The total revenue which would be raised would be in the order of \$10 million annually.

As members of the committee know, I sent letters to the provincial premiers in order to seek their views on Bill C-3. I asked them whether they wished to appear before the committee. We have received letters from seven provinces. Indeed the Minister of Communications of New Brunswick appeared before the committee on December 16, 1986. The letters we have received have been circulated to the members of the committee. Officials from the federal Department of Communications testified before us on November 25, 1986, and the Parliamentary Secretary to the Minister of Communications appeared before the committee on December 16, 1986.

Finally, I should like to inform you that the Legislative Committee of the House of Commons completed its study of Bill C-3 and tabled its report without amendment on February 16, 1987.

It is the opinion of the Chair that this committee shall now proceed to the study of a draft report on the subject matter of Bill C-3. The draft report I wish to submit for your approval reads as follows:

Tuesday, February 17, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-3, intituled: "An Act to amend the Radio Act", has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, 30th October, 1986, examined the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

LÉOPOLD LANGLOIS
Chairman

Senator Stollery: Mr. Chairman, we are being asked to recommend that Bill C-3 be favourably considered by the Senate. We just received this package—or at least I just received this package—of material from the provincial governments. As

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 février 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour, honorables sénateurs. Aujourd'hui le comité reprend l'étude du projet de loi C-3 qui modifie la Loi sur la radio. Vous vous souviendrez qu'en vertu de cette loi, les gouvernements fédéral et provinciaux et leurs organismes, utilisant des fréquences radio ne sont pas tenus de payer des droits pour obtenir une licence ou un certificat, contrairement aux utilisateurs privés. Le projet de loi C-3, s'il est adopté, autoriserait le ministère fédéral des communications à faire payer à tous les organismes oubliés les mêmes droits qu'il exige des autres utilisateurs. Les recettes qu'il en retirerait représenteraient une dizaine de millions de dollars par année.

Comme vous le savez, j'ai écrit aux premiers ministres provinciaux pour leur demander ce qu'ils pensent du projet de loi. Je leur ai même demandé s'ils accepteraient de venir témoigner devant le comité. J'ai reçu sept réponses jusqu'à présent. Le ministre des communications du Nouveau-Brunswick était parmi nous le 16 décembre 1986. Les lettres que j'ai reçues ont été distribuées aux membres du comité. Des fonctionnaires du ministère des Communications ont comparu le 25 novembre dernier, et nous avons accueilli le secrétaire parlementaire du ministre le 16 décembre.

Enfin, je tiens à vous rappeler que le comité législatif de la Chambre des communes a terminé l'étude du projet de loi et qu'il a déposé, hier le 16 février, son rapport sans amendement.

La présidence invite maintenant le comité à approuver un projet de rapport relativement au projet de loi C-3. En voici le texte:

Le mardi 17 février 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le comité a examiné le projet de loi C-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la radio, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 30 octobre 1986, et en recommande l'adoption au Sénat.

Respectueusement,

Le président,
LÉOPOLD LANGLOIS

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, vous nous demandez de recommander au Sénat l'adoption du projet de loi C-3. Nous venons tout juste de recevoir—du moins on vient de me les remettre—un ensemble de documents des gouverne-

[Text]

I recall, Mr. McCready appeared before the committee in December. Mr. McCready is the Minister Responsible for Communications in the Province of New Brunswick. That province opposes Bill C-3, as do Quebec, Alberta, Nova Scotia, Ontario and, I believe, Newfoundland, although I am not clear what Newfoundland's response actually is. At any rate, a significant number of the provinces oppose Bill C-3, if I am not mistaken.

Am I correct in that, Mr. Chairman?

The Chairman: I believe so.

Senator Stollery: I realize that when a committee makes a report to the Senate it uses a standard form, in that it recommends either that the bill be favourably considered or that it be not favourably considered.

Given our role of representing provincial interests, it seems to me a little outlandish for us to recommend that favourable consideration be given to a bill when nearly all of the provinces oppose that particular bill.

I realize what I have to say can be said in the Senate, and then it becomes a question of whether or not the Senate supports the bill, but it seems to me we are being placed in a predicament because we are being asked to report that a bill be favourably considered by the Senate when it is opposed by most of the provinces. I cannot recall that happening during my time in the Senate. We are being asked to recommend passage of a bill that is overwhelmingly objected to by the provinces of Canada. It ill behoves us to proceed posthaste with this matter.

The Chairman: Are there any other comments?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, we have had the jurisdiction clearly established in an excellent letter from Mr. Gordon, dated December 8. That letter sets out the authorities for the imposition of a fee. All users of a service in the public domain, when asked to pay a specific fee, are not very enthusiastic about paying that specific fee. So, while I see Senator Stollery's point, I do not think it is that unusual. I believe that New Brunswick spoke for all of the provinces when it objected to the bill.

Senator Stollery: Senator MacDonald is, of course, right, but my objection is that this is really a method of taxing. This is unusual in that it is a method of taxing the provincial and municipal services. Do we normally place taxes on provincial and municipal services?

The Chairman: We have with us this morning, Senator Stollery, Mr. M. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications, and Mr. Robert Jones, Director General, Radio Regulatory Branch, Department of Communications.

Do you wish to ask the witnesses questions?

Senator Stollery: Yes.

You have heard my comments, Mr. Gordon. Your letter is really quite clear, but from your presentation of the precedents on the problem of differing jurisdictions, there do not seem to

[Traduction]

ments provinciaux. Sauf erreur, M. McCready, qui est ministre responsable des communications au Nouveau-Brunswick, est venu témoigner devant nous en décembre. Le Nouveau-Brunswick s'oppose au projet de loi C-3, tout comme le Québec, l'Alberta, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et Terre-Neuve je pense, bien que je n'en sois pas certain. Quoi qu'il en soit, une bonne majorité des provinces semblent s'opposer au projet de loi.

Est-ce exact, monsieur le président?

Le président: En effet.

Le sénateur Stollery: Je sais que pour présenter un rapport, un comité a recours à une formule type par laquelle il recommande au Sénat l'adoption ou le sujet du projet de loi dont il est saisi.

Comme notre rôle est de représenter les intérêts des provinces, il me paraît un peu bizarre de recommander l'adoption d'un projet de loi si la majorité des provinces s'y opposent.

Je sais bien que je pourrais soulever la question au Sénat et qu'il en tiendrait compte au moment d'appuyer ou de rejeter le projet de loi. Nous sommes dans une situation ambiguë; en effet qu'on nous demande de recommander au Sénat l'adoption d'un projet de loi que la majorité des provinces rejettent. Depuis que je suis sénateur, c'est la première fois que je fais face à une telle situation. Nous devons recommander une loi qui est contraire aux intérêts de l'ensemble des provinces. Je crois que'il convient de s'attarder sur cet aspect de la question.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, la question de la compétence a été minutieusement examinée dans l'excellente lettre que nous transmettait M. Gordon le 8 décembre dernier. Il explique en vertu de quel pouvoir le gouvernement impose des droits. Quand on demande aux utilisateurs d'un service public de payer un droit pour ce service, il est rare qu'ils acceptent avec enthousiasme. Je comprends le point de vue du sénateur Stollery, mais je ne pense pas qu'il soit nouveau. Je crois que le Nouveau-Brunswick a exposé le point de vue de toutes les provinces quand il a expliqué pourquoi il s'opposait au projet de loi.

Le sénateur Stollery: Bien sûr, le sénateur MacDonald a raison, mais je soutiens que ce projet équivaut à imposer une taxe. Ce qu'il y a de particulier, c'est que ce qui fait l'objet de la taxe sont des services provinciaux et municipaux. D'une façon générale, les services provinciaux et municipaux sont-ils taxés?

Le président: Nous avons ce matin, monsieur le sénateur, deux représentants du ministère des communications: M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre, et M. Robert Jones, directeur général, Réglementation des radio-communications.

Avez-vous des questions à leur poser?

Le sénateur Stollery: Oui.

Vous avez entendu ce je viens de dire, monsieur Gordon. Votre lettre est passablement explicite, mais d'après l'exposé que vous faites des précédents relatifs à la question des compé-

[Text]

be any judicial decisions on this sort of thing. This seems to be a fairly straightforward proposal, but does it not get into an area not just of jurisdictions but of precedents for the rights of the federal jurisdiction? As you point out, the Radio Act is a carbon copy of Britain's wireless telegraphy statute of 1904, but that does not help me in deciding whether or not in Canada the federal government taxes provincial and municipal services. Is this not a breaking of new ground? Or am I wrong, as I may well be?

Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum Management, Department of Communications: Well, I think that the letter attempts to make the point that this is not a tax. If we go on from there, it was concluded that it was a licence fee. If we move on from there, then, are there any other places where the federal government "charges a fee for a service?" Then, we get into areas where a federal government agency or crown corporation, for example, charges for delivery of mail. That is a fee for a service; that is an extension of the principle.

Senator Stollery: So the thing hinges on whether it is a fee or a tax. As I recall, the evidence has been—and I do not want to confuse Bill C-3 with Bill C-4, which we did before—that there will be more money coming back into the treasury, into the Consolidated Revenue Fund, than goes out. In other words, if it were a fee, then the assumption would be that by the time that bookkeeping had been done, everything would be net; the fee would cover the cost of the service. But, concerning the fee in this case, doesn't the federal government come out of this better off than it went in?

Mr. Gordon: No; not if you take cost accounting plus or minus 10 per cent as being a reasonable level. In other words, we cannot project the fee level which will bring us within plus or minus 10 per cent of our costs in any one year. So, if you allow me that latitude, I would say that the fees are set and have been set—since the last increase in fees and at the behest of the Auditor General at various times, and other reports which have been cited—at a level which will recover the total costs of Spectrum Management, including the departmental overheads—and I can explain what Spectrum Management means. Up to now in our agreement with the Treasury Board on this matter at the staff level we recover the total costs minus the costs of delivering that service as represented by the fees they would pay to those people who are exempt.

Let me go back and make it clear. We do not at present, because of this exemption, recover our total costs from all of our licence fees. We recover our total costs, minus what we would recover with the exemption removed. That is our cost recovery and that is our management target; that is where we are going. In other words, in order to be responsible as managers, we were told to proceed on a cost-recovery basis; so we have set out fees at a level that recovers our costs. However, we do not want to be in a situation of cross-subsidizing, because our industry—as people testified at the legislative committee—is nervous about cross-subsidization. If the total fees were set, including the exemptions—if the exemptions were still there at the level of the recovered costs from the fee-paying licensees then, in effect, the fee-paying licensees—

[Traduction]

tences, il ne semble y exister aucune décision judiciaire à cet égard. Certes les choses paraissent assez simples, mais la question se résume-t-elle à un problème de compétence, ou les droits revendiqués par le gouvernement fédéral reposent-ils sur des précédents? Comme vous l'avez signalé, la Loi sur la radio s'inspire largement de la Loi britannique sur la télégraphie sans fil votée en 1904, mais cela ne nous aide guère à établir si le gouvernement fédéral impose vraiment une taxe sur des services provinciaux et municipaux. Ne sommes-nous pas en train de créer un précédent? Qu'en pensez-vous?

M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, Gestion du spectre, ministère des Communications: Je crois que la lettre tente d'établir qu'il ne s'agit pas d'une taxe. Nous avons essayé de prouver que c'était un droit applicable à une licence. Par ailleurs, n'existe-t-il pas d'autres services pour lesquels le gouvernement fédéral impose des droits? Ainsi un organisme fédéral, la Société des Postes en l'occurrence, impose des frais pour la distribution du courrier. En somme, c'est le prix d'un service, et c'est sur ce principe que nous nous fondons.

Le sénateur Stollery: Aussi convient-il d'établir s'il s'agit d'un droit ou d'une taxe. D'après ce que nous avons entendu jusqu'à présent—et je ne voudrais pas confondre le projet de loi C-3 avec le projet de loi C-4—la Trésorerie fédérale pourra toucher un excédent de recettes qu'elle versera au Revenu du fonds consolidé. Autrement dit, s'il s'agissait d'un droit, quand les comptes auront été faits, il y aura équilibre, c'est-à-dire que le droit couvrira les frais de service. Mais dans le cas présent, y aura-t-il un excédent en faveur du gouvernement fédéral?

M. Gordon: Non; même en tenant compte d'un écart de plus ou moins 10 p. 100. En d'autres mots, nous ne pouvons prévoir ce que rapportera le droit même en calculant un écart de plus ou moins 10 p. 100. Les droits sont établis—compte tenu des recommandations du vérificateur général et d'autres rapports que j'ai cités—de manière à récupérer les frais de gestion du spectre, y compris les frais généraux—et je peux vous expliquer ce que cela représente. Nous nous sommes entendus avec le Conseil du Trésor pour récupérer nos frais moins les coûts de prestation du service qui sont l'équivalent des droits que nous voudrions imposer aux utilisateurs.

Reprenons les choses depuis le début. A l'heure actuelle, certains organismes ne payent pas de droits, nous ne pouvons donc récupérer l'ensemble de nos frais. Nous pourrions le faire, si ce manque à gagner était comblé par les utilisateurs. C'est ce à quoi nous voulons en venir, c'est notre objectif. Autrement dit, on nous a demandé à nous, les gestionnaires, d'imposer des droits en fonction des coûts; et nous avons fixé la valeur des droits en conséquence. Ce que nous voulons éviter, et certains l'ont souligné devant le comité législatif, c'est que certains soient obligés de payer pour d'autres. Si la valeur des droits était établie en tenant compte des exemptions—à supposer qu'elles soient maintenues et que les droits payables par les détenteurs de permis soient fixés en conséquence—les utilisateurs

[Text]

would be cross-subsidizing those who were exempt—namely, the provincial and federal agents.

I hope I have made that clear, because it can be a bit confusing. Okay?

Senator Stollery: Yes.

Mr. Gordon: That is the answer to the question about cost recovery. When this exemption is removed, the general taxpayer will not be subsidizing the costs of delivering services for radio licences and interference complaints, and all of those other sorts of things, and will not be subsidizing that for the provinces or for other parts of the federal government.

The other parts of the federal government, of course, amount to \$3 million of the \$10 million, and the principle there—as implied by the Auditor General in his reports—is that people are more responsible in the useage of a service if they are required to account for it to their managers.

Senator Stollery: All right. I don't want to go over matters we have already pursued, but I guess the issue is really more of a political issue in that it is a matter of policy whether or not the country will be a country of the people, when you have services that are normally performed by the government, because then we get into a situation where various groups pay for the services they use. There are implications there that I am not sure that I agree with. In fact, I don't agree with that, because you could extrapolate it into a whole lot of situations.

We may be stuck here, because I want to say that I have the greatest of reservations about this bill. I do not like it at all. Even with the eloquent arguments of the witness, I am not at all convinced that this business of tax and fee is proper. There seem to be a lot of semantics in all of that. Moreover, the provinces overwhelmingly reject it, and we are supposed to be representing their regional interests; on that basis, I do not agree with it. I also do not agree with it because I do not agree with the concept of this bit-by-bit government—each bit paying its particular bit of the government—because that seems to me to be a rejection of the whole idea of government. If we adopted that argument, then a person like me, a bachelor who does not have any children, would put up quite a stink about paying his education taxes, which are 52 per cent of our municipal taxes. “I do not see why I should be paying 52 per cent of my municipal taxes for other people's children; I do not have any children.” We would get into that kind of attitude and, of course, society would just break down. So, philosophically, this last reason is greater for me.

However, although I do not agree with the bill I am in a difficult position because my colleague, Senator MacDonald has to proceed to the chamber with this matter. Consequently, I will withdraw at this point.

Senator Turner: Mr. Gordon, what position did the Governments of Manitoba and B.C. take on this bill? Did you hear from them?

Mr. Gordon: I did not hear from them. I think that we heard from one minister from the Government of Manitoba. They are not in favour of the bill.

Senator Turner: What about B.C.?

[Traduction]

teurs subventionneraient ceux qui sont exemptés, c'est-à-dire les organismes provinciaux et fédéraux.

J'espère avoir dissipé toute confusion à ce sujet.

Le sénateur Stollery: Oui.

M. Gordon: C'est ce qui règle la question de la récupération des coûts. Une fois l'exemption supprimée, les contribuables n'auront plus à subventionner les frais de délivrance des licences et des certificats ainsi que les plaintes relatives aux interférences, et autres services, dont bénéficient les provinces et les organismes fédéraux.

Ces derniers payeront 3 des 10 millions et, comme le laisse entendre le Vérificateur général dans ses rapports, les utilisateurs d'un service font preuve de plus de discernement quand ils en paient le prix.

Le sénateur Stollery: Très bien. Je ne veux pas revenir sur des choses qui ont déjà été examinées, mais je suppose qu'il s'agit vraiment d'une question politique, plutôt que d'une question de principe, c'est-à-dire de décider si certains groupes devront payer pour des services qui sont normalement assurés par le gouvernement. Cela entraîne des conséquences que je n'approuve pas nécessairement. Le danger est que l'on pourrait appliquer le même principe à tout un ensemble de services.

Quoi qu'il en soit, j'ai bien des réserves au sujet du projet de loi, car il ne me plaît pas du tout. En dépit de toute la persuasion de notre témoin, je doute que tout se résume à une question de taxe et de droit. Il y a beaucoup trop de belles intentions dans tout cela. En outre, la majorité des provinces s'opposent au projet de loi et, comme nous sommes censés représenter les intérêts régionaux, je ne saurais l'appuyer; je rejette également l'idée de gouvernement au compte-gouttes—chacun payant pour le petit service qu'il reçoit—parce que cela me paraît simplement contraire à l'idée qu'on se fait d'un gouvernement. À partir de cet argument on pourrait soutenir qu'un célibataire, comme moi par exemple qui n'a pas d'enfants, pourrait refuser de payer ses taxes qui vont à l'éducation et qui représentent 52 p. 100 des taxes municipales. Je pourrais me demander pourquoi 52 p. 100 de mes taxes municipales servent à faire instruire les enfants des autres. Si chacun cherche à tirer la couverture à lui, ce sera toute la société qui sera mise en cause.

Pourtant, si je ne saurais appuyer le principe du projet de loi, je me vois forcer de tempérer ma position, car mon collègue le sénateur MacDonald doit le faire adopter au Sénat. Je vais donc céder la parole à quelqu'un d'autre.

Le sénateur Turner: Monsieur Gordon, quelle a été la position du Manitoba et de la Colombie-Britannique? Ont-elles communiqué avec vous?

M. Gordon: Elles n'ont pas répondu. Je pense que le ministre du gouvernement du Manitoba a dit qu'il s'opposait au projet de loi.

Le sénateur Turner: Et la Colombie-Britannique?

[Text]

Mr. Gordon: We did hear from B.C., and I think it is fair to say that they are not in favour of it. I do not know of any provincial government that is in favour of the bill.

Senator Turner: Was Bill C-3 referred to the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications?

Mr. Gordon: It was referred to a special legislative committee.

Senator Turner: Did all of the provincial governments oppose this bill when they appeared or sent in letters?

Mr. Gordon: The witnesses to the committee were officials from the provinces of Nova Scotia and New Brunswick, carrying a brief also from the province of Prince Edward Island.

Senator Turner: What happened? The idea is that the provinces represent the people; it is the government of the people, by the people, and for the people. If we say this is okay, we are going against the population and the provincial governments of Canada. To me that does not make sense.

Mr. Gordon: I could not comment on that, senator. The provinces have let it be known that they do not like the bill in general. This has been most often done at the ministerial level and sometimes at the official level. And it is federal jurisdiction.

Senator Turner: During the hearings of the committee of the House of Commons, were any members opposed to the bill?

Mr. Gordon: Some members felt that amendments should be made to cap the cost. Some opposition members were opposed to the bill.

Senator Turner: There were amendments proposed at that committee?

Mr. Gordon: Yes.

Senator Turner: Were they defeated by the government majority?

Mr. Gordon: Yes, they were ruled out of order as being outside the purview of the bill under consideration.

Senator Turner: Mr. Chairman, I find myself thinking in the same way as Senator Stollery. I do not think that we should oppose the provincial governments. They represent people in the same way as does the House of Commons. I have said this before but I am opposed to part of the bill.

The Chairman: Senator Turner, you have mentioned the action taken by the cabinet of Manitoba. You must have received this letter dated December 22, 1986, which is addressed to me. In order to refresh your memory, I will read it into the record.

Dear Senator Langlois:

I acknowledge and thank you for your letter received December 3rd, 1986 regarding the work of the Standing Senate Committee on Transport and Communications with respect to Bill C-3, an Act to amend the Radio Act.

[Traduction]

M. Gordon: Elle a communiqué avec nous, et je pense que l'on peut dire qu'elles n'est pas en faveur. Je ne connais d'ailleurs aucun gouvernement provincial qui soit en faveur.

Le sénateur Turner: Le Comité des transports et des communications des Communes a-t-il étudié le projet de loi C-3?

M. Gordon: Le projet a été examiné par un comité législatif spécial.

Le sénateur Turner: Les gouvernements des provinces ont-ils tous manifesté leur opposition en venant témoigner ou en écrivant?

M. Gordon: La Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick ainsi que l'Île du Prince-Édouard ont délégué des représentants.

Le sénateur Turner: Qu'en pensez-vous? Les gouvernements des provinces sont démocratiquement élus par le peuple et pour le peuple. Si nous laissons adopter le projet de loi, nous nous opposons aux désirs de la population et des gouvernements des provinces. Cela me paraît absurde.

M. Gordon: Je ne peux rien dire à ce sujet, monsieur le sénateur. Les provinces ont déclaré que le projet de loi ne leur plaisait pas en général. Le plus souvent, elles l'ont fait au niveau ministériel, et parfois au niveau officiel; et c'est compétence fédérale.

Le sénateur Turner: Au cours des audiences du Comité de la Chambre des communes, des députés se sont-ils opposés au projet de loi?

M. Gordon: Certains estiment qu'on devrait le modifier de manière à capitaliser les coûts. Certains députés de l'opposition étaient contre le projet de loi.

Le sénateur Turner: Le comité a-t-il proposé des modifications?

M. Gordon: Oui.

Le sénateur Turner: Ont-elles été rejetées par la majorité ministérielle?

M. Gordon: Oui, elles ont été déclarées irrecevables parce qu'elles débordaient le cadre du projet de loi à l'étude.

Le sénateur Turner: Monsieur le président, je pense comme le sénateur Stollery. À mon avis, nous ne devons pas nous opposer aux gouvernements provinciaux. Ils représentent la population de la même manière que la Chambre des communes. Je l'ai déjà dit, mais je suis opposé au projet de loi en partie.

Le président: Le sénateur Turner, vous avez parlé des mesures prises par le cabinet du Manitoba. Vous avez dû recevoir la lettre qu'on m'a adressée le 22 décembre 1986. Pour vous rafraîchir la mémoire et pour qu'elle figure au compte rendu, j'en ferai la lecture.

Monsieur le sénateur,

Je vous remercie de votre lettre du 3 décembre 1986 concernant les travaux du Comité sénatorial permanent des transports et des communications au sujet du projet de loi C-3, loi modifiant la Loi sur la radio.

[Text]

Your invitation to appear before the Committee was forwarded to the Honourable Gary Doer, Minister responsible for telecommunications policy. I understand Mr. Doer's office has spoken directly to your officials regarding Manitoba's participation.

Yours sincerely,

Howard Pawley

No one has been in communication with officials, as is suggested in this letter.

Mr. Gordon: Mr. Chairman, I would like to bring up one other point, since senators have asked questions about the witnesses at the legislative committee. I would simply say that a number of witnesses from the private sector supported the bill.

Senator Stollery: What was the situation at the house committee? Was there a vote? Was it opposed?

Mr. Gordon: It was proposed that this capping be added to the bill, and that proposal was considered out of order. The bill was accepted because there was a quorum. The person who made the proposal left the committee room and the bill was reported.

Senator Stollery: The problem is that, if I leave, then we cannot vote. Is that not right?

The Chairman: Honourable senators, may I have a motion for the adoption of the report I have just read, which recommends that the bill be favourably considered by the Senate?

Senator MacDonald (Halifax): I so move.

The Chairman: It is moved by Senator MacDonald that this report be adopted. Have we a seconder?

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stollery will second the motion.

Senator Stollery: I second the motion, I guess.

The Chairman: I declare the motion carried. Thank you, Mr. Gordon.

Honourable senators, we have three bills that will likely come to us, Bills C-18, C-19 and C-21. With respect to Bill C-21, which has to do with the maritime conference, I was informed approximately 12 days ago by Senator Doody, the Deputy Leader of the Government in the Senate, that there was no use in our considering this bill because there will likely be amendments made to it later on. He asked me to put the bill on the back burner until further notice.

Bill C-18 and Bill C-19 are still in committee in the House of Commons and we have no order of reference. I am afraid that we will have to wait for those as well.

I would also like to discuss briefly with senators Bill C-38, respecting the privatization of Teleglobe Canada. It does not come under the jurisdiction of this committee. It does not have to do with either transport or communications. Unless we get a special reference we will not consider it. If senators are in

[Traduction]

Votre invitation à comparaître devant le comité a été transmise à l'honorable Gary Doer, ministre responsable de la politique des télécommunications. Je crois comprendre que le bureau de M. Doer s'est adressé directement à vos fonctionnaires au sujet de la participation du Manitoba.

Veuillez agréer, Monsieur le Sénateur, mes salutations distinguées.

Howard Pawley

Personne n'a communiqué avec mes fonctionnaires, comme on le laisse entendre dans cette lettre.

M. Gordon: Monsieur le président, j'aimerais soulever un autre point, car les sénateurs ont posé des questions sur les témoins qui ont comparu devant le comité législatif. J'aimerais simplement signaler qu'un certain nombre de témoins du secteur privé appuyaient le projet de loi.

Le sénateur Stollery: Que s'est-il passé au sein du comité de la Chambre? Y a-t-il eu un vote? Y a-t-il eu opposition?

M. Gordon: On a proposé que cette notion de capitalisation soit ajoutée au projet de loi, mais cette proposition a été déclarée irrecevable. Le projet de loi a été accepté, car il y avait quorum. Celui qui avait fait cette proposition a quitté la salle du comité, et le projet de loi a été rapporté.

Le sénateur Stollery: Le problème, c'est que si je pars, on ne peut voter, n'est-ce pas?

Le président: Honorables sénateurs, l'un d'entre vous propose-t-il que soit adopté le rapport que je viens de lire et qui recommande que le projet de loi soit favorablement accueilli par le Sénat?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je le propose.

Le président: Le sénateur MacDonald propose que le rapport soit adopté. Qui l'appuie?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le sénateur Stollery appuiera la motion.

Le sénateur Stollery: J'appuie la motion, j'imagine.

Le président: Je déclare la motion adoptée. Merci, monsieur Gordon.

Honorables sénateurs, trois projets de loi nous seront probablement soumis, soit les projets de loi C-18, C-19 et C-21. Pour ce qui est du projet de loi C-21, qui concerne les conférences maritimes, le sénateur Doody, leader adjoint du gouvernement au Sénat, m'a informé il y a environ 12 jours qu'il était inutile de l'examiner puisque des modifications y seront probablement apportées plus tard. Il m'a demandé de le laisser en plan jusqu'à nouvel avis.

Les projets de loi C-18 et C-19 sont toujours devant le comité de la Chambre des communes, et nous n'avons pas d'ordre de renvoi. J'ai bien peur que nous devions également attendre dans ces deux cas.

J'aimerais aussi discuter brièvement avec les sénateurs du projet de loi C-38, qui concerne la privatisation de Téléglobe Canada. Il ne relève pas de la compétence de notre comité. Il ne concerne ni les transports, ni les communications. A moins d'avoir un ordre de renvoi spécial, nous ne l'examinerons pas.

[Text]

favour of this, I would suggest that it could be referred to this committee, although I do not see any urgency in its consideration. I have had some thought that it should be considered by this committee, unless senators have suggestions to the contrary. I am ready to hear their comments.

Senator MacDonald (Halifax): That bill will be referred to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, will it not?

The Chairman: Yes, that is most likely.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, where is Bill C-75? I have read that it is re-emerging somewhere.

The Chairman: We have been told that it will come to us later minus clause 4. That is all we know. A statement was made by the minister, Mr. Crosbie, and we are still waiting for the bill to come to us in its final form.

The committee adjourned.

[Traduction]

Si les sénateurs le veulent, je proposerai qu'il nous soit déféré, quoiqu'il ne soit pas, à mon avis, urgent de l'étudier. Mais le comité devrait l'étudier, à moins que des sénateurs s'y opposent. Je suis disposé à entendre leurs observations.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le projet de loi sera déféré au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, n'est-ce pas?

Le président: Oui, fort probablement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, où en est le projet de loi C-75? D'après ce que j'ai lu, il a refait surface.

Le président: On nous a dit qu'il nous sera soumis plus tard, avec l'article 4 en moins. C'est tout ce que nous savons. Le ministre, M. Crosbie, a fait une déclaration, et nous attendons toujours que le projet de loi nous soit présenté dans sa forme définitive.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Communications:

Mr. Robert Gordon, Assistant Deputy Minister, Spectrum
Management.

Du ministère des Communications:

M. Robert Gordon, sous-ministre adjoint, gestion du spectre.



Second Session
Thirty-third Parliament 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, March 17, 1987

Le mardi 17 mars 1987

Issue No. 3

Fascicule n° 3

First proceedings on:

Premier fascicule concernant:

The Bill C-39, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation in consequence thereof

Le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Turner

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Bielish. (*February 18, 1987*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Turner

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Spivak substitué à celui de l'honorable sénateur Bielish. (*Le 18 février 1987*)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, March 12, 1987:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to study the Bill C-39, An
Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the
Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime
Code Act and the Oil and Gas Production and Conserva-
tion Act in consequence thereof.

The question being put on the motion it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 12 mars 1987:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier le Projet de loi
C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du
Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la
pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime
et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et
du gaz.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 17 MARS 1987

(6)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 11 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (*président*).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Frith, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Spivak et Thériault. (6)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Haidasz et Nurgitz. (2)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

De la Commission de révision des lois:

M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 12 mars 1987, enteprend son étude sur le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que le titre soit reporté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que l'article un soit adopté.

Le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne fait une déclaration et répond aux questions.

Le secrétaire et avocat général de la Commission de révision des lois répond aux questions.

Après débat,

Il est convenu: Que le Comité attende la réponse de la Commission de révision des lois sur l'utilisation en alternance dans la même loi du système international (métrique) et du système impérial de mesure.

À 12 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 17, 1987

(6)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Frith, Langlois, Macdonald (*Halifax*), Muir, Spivak and Thériault. (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Haidasz and Nurgitz. (2)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canada Coast Guard.

From the Statute Revision Commission:

Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel.

Pursuant to its Order of Reference dated March 12, 1987, the Committee proceeded to study Bill C-39, an Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved
That the title be deferred.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved
That section one of the Bill be adopted.

The Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard made a statement and answered questions.

The Secretary and General Counsel of the Statute Revision Commission answered questions.

Following debate, it was

Agreed: That the Committee would await an answer from the Statute Revision Commission regarding the alternating use in the same statute of the international (metric) system and the imperial system.

The Committee adjourned at 12:10 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 17, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-39, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, met this day at 11 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, Bill C-39 was referred to us on March 12 for consideration, and we have with us this morning as witnesses Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard, Department of Transport, and Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel for the Statute Revision Commission.

Do you have any comments to make, Mr. Stewart, or do you wish to make an opening statement?

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Department of Transport: Yes. Mr. Chairman and honourable senators, you will all be familiar with the fact that the former Bill C-75 is now Bill C-39. You will also be familiar with the fact that the contentious clause 4 on cost recovery, the provision on which the prestudy sessions spent a good deal of time last spring, has now been removed from the bill. The bill now concentrates almost exclusively on navigation safety provisions and provisions aimed at environmental protection. There are about 86 or 87 clauses in the bill and they are now almost exclusively devoted to those sorts of things.

One observation made by the committee is that it is noted that in Bill C-39 there is a mixture of both imperial and metric units. I have been asked to give a brief explanation as to why there are metric units and one example of imperial units in this particular piece of legislation. The answer is that, when we were working through the amendments to the Canada Shipping Act and proposing new provisions, if a particular section in the act had imperial units but was not the object of the amendment, that particular unit remained as it was. So in section 123(3), which is the example where imperial units show in Bill C-39, we were only changing the word "steamship" to the more modern word "Ship". We did not change the reference to 65 feet in length and we did not change those imperial units in that particular section.

In contrast, in section 109(1) we use the terminology "20 metres in length". We have been asked why it is that in one section we have imperial units and in another section of the same bill we have metric units. The answer is that we did not change the imperial units when that was not the object of the amendment. To have done so, we felt, would have involved a lot of additional consideration. For instance, the various regulations made under the act would have had to be changed. The various other imperial units already in the Canada Shipping Act, and not being touched by these amendments, would have

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 17 mars 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 heures, pour étudier le projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, le projet de loi C-39 nous a été déféré le 12 mars et nous accueillons ce matin comme témoins, du ministère des Transports, M. G. R. Stewart, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, et de la Commission de révisions des lois, M. Lionel Levert, secrétaire et avocat-général.

Monsieur Stewart, désirez-vous faire une déclaration liminaire?

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, ministère des Transports: Oui. Monsieur le président, honorables sénateurs, vous savez sans aucun doute que l'ancien projet de loi C-75 est maintenant devenu le projet de loi C-39. Vous savez également que le contesté article 4, qui portait sur le recouvrement des coûts et qui a occupé une bonne partie des séances d'étude préliminaire le printemps dernier, a été abandonné. Le projet de loi actuel porte presque exclusivement sur la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. Il compte quelque 90 articles qui sont presque tous consacrés à ces deux sujets.

Le comité a fait observer, entre autres choses, que le projet de loi C-39 donne les mesures en unités impériales et métriques. On m'a demandé d'expliquer brièvement pourquoi tous les articles du projet de loi donnent les mesures en unités métriques sauf un, qui les donne en unités impériales. La raison en est que lorsque nous avons mis au point les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et proposé les nouvelles dispositions, les mesures en unités impériales données dans les articles de la loi qui ne faisaient pas l'objet d'une modification sont restées inchangées. Ainsi, au paragraphe 123(3), la seule disposition du projet de loi C-39 où une mesure est exprimée par une unité impériale, notre seule modification consistait à remplacer le terme «navires à vapeur» par le terme plus moderne de «navires». Nous n'avons pas modifié la référence à la longueur de 65 pieds.

Par contre, au paragraphe 109(1), nous avons parlé «d'une longueur de moins de 20 mètres». On nous a demandé pourquoi les mesures sont en unités impériales à un article du projet de loi et en unités métriques aux autres articles. C'est que nous n'avons remplacé les unités impériales par des unités métriques que dans les cas où les unités faisaient elles-mêmes l'objet de la modification. Autrement, cela aurait considérablement compliqué notre tâche. Il aurait par exemple fallu modifier les divers règlements pris aux termes de la loi. Toutes les autres mesures en unités impériales déjà prévues dans la Loi sur la marine marchande du Canada et qui n'étaient pas tou-

[Text]

remained in the Canada Shipping Act, and we never would have been free from the mixture of both units.

There were other considerations, such as what happens in the instance where you already have imperial units stamped on the ship's hull as draft marks; what do you do in a case like that? What do you do in cases where ships' stability data is now all recorded and used in imperial units? What, for instance, would you do in the case where you have the ship's permanent draft stamped on a beam in the ship in imperial units? Those, we felt, would be fairly widesweeping changes and perhaps not ones which the legislators would want to address at this particular time.

So for those few reasons the imperial units were not changed if they were not the object of the amendment; and it is for that reason that you have both imperial units and metric units in the same bill.

Mr. Chairman, that is really the extent of my opening comments, unless you wish me to elaborate on any other aspects.

The Chairman: Are there any questions?

Senator Muir: I was wondering if there were any plans by the department or the government in future to make the measurements uniform.

Mr. Stewart: In answer to that, we do not have a particular plan at the present time, but following a review of the various points that I mentioned earlier, and perhaps some others, if it were determined that it would be in keeping with the government's intention and in the best interests of the industry to convert the remaining imperial units to metric units, I do not see why that could not be undertaken. At the moment officials do not have a plan that would provide for the conversion to metric units—with the one caveat that we expect the new International Maritime Organization's Tonnage Convention to be proclaimed and ratified and in use in Canada by 1994. That is some years away from now, and we would expect that by then, with this convention, there would be metric units being used. Perhaps that is an answer to the second part of your question, senator. The answer to the first part is that we do not have a plan in place at the moment. The second is that by 1994, because of our acceding to an International Maritime Organization Convention, called the Tonnage Convention, we would have to switch to the use of metric units.

Senator Muir: In connection with the international convention with other countries, is it all metric or is it intermixed?

Mr. Stewart: The IMO convention would be only metric units.

Senator Muir: Presumably the reason for not doing this at the moment is the costs; so many changes would have to be made involving the hull, the depth, and the water line, and so on, that the costs would be very high.

Mr. Stewart: That is certainly a consideration; there is no question about that. But, of course, the other side would be

[Traduction]

chées par les modifications seraient restées inchangées dans la loi, et nous n'aurions jamais obtenu l'uniformité.

L'entreprise comportait aussi d'autres inconvénients; par exemple, que faire lorsque l'échelle de tirant d'eau inscrite sur la coque d'un navire est en unités impériales? Que faire lorsqu'on se sert d'unités impériales pour enregistrer et utiliser les données relatives à la stabilité d'un navire? Par exemple, que faire lorsque le tirant d'eau léger d'un navire est inscrit en unités impériales sur une poutre du navire? À l'époque, nous avons estimé qu'une conversion intégrale était une tâche trop considérable pour que les législateurs acceptent de s'y attaquer tout de suite.

C'est pour ces raisons que nous avons conservé les unités de mesures impériales lorsque les mesures n'étaient pas elles-mêmes modifiées; c'est ce qui explique la présence d'unités de mesure des deux systèmes dans le projet de loi.

Monsieur le président, à moins que vous ne desiriez de plus amples explications sur d'autres sujets, je n'ai rien à ajouter à titre d'observations liminaires.

Le président: Messieurs les sénateurs, avez-vous des questions?

Le sénateur Muir: Je voudrais savoir si le ministère ou le gouvernement ont l'intention d'uniformiser un jour les unités de mesures dans les lois.

M. Stewart: Rien de tel n'est prévu à l'heure actuelle, mais après examen des considérations dont je viens de parler et peut-être de certaines autres, si nous constatons qu'il serait conforme aux intentions du gouvernement et aux intérêts de l'industrie de convertir en unités métriques les autres mesures données en unités impériales dans les lois, je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas. Pour l'instant, le gouvernement n'a pas de projet de ce genre, mais une chose nous permet d'y croire: nous nous attendons à ce que la nouvelle Convention sur le tonnage de l'Organisation maritime internationale soit proclamée, ratifiée et appliquée au Canada d'ici 1994. Ce n'est donc pas encore pour demain, mais nous comptons que d'ici là, en raison de cette convention, des unités de mesure métriques seront utilisées. Cela répond peut-être à la deuxième partie de votre question, monsieur le sénateur. Donc, pour ce qui est de la première partie, rien n'est prévu à l'heure actuelle. Quand à la deuxième partie, je peux vous dire que d'ici 1994, étant donné que nous signerons la Convention sur le tonnage de l'Organisation maritime internationale, nous devons utiliser des unités de mesure métriques.

Le sénateur Muir: Les conventions internationales qui lient le Canada à d'autres pays emploient-elles uniquement des unités métriques ou les deux systèmes?

M. Stewart: La Convention sur le tonnage emploierait uniquement les unités métriques.

Le sénateur Muir: On peut présumer que si nous ne le faisons pas à l'heure actuelle, c'est parce que ce serait trop coûteux; il faudrait faire tellement de modifications au sujet de la coque, de la profondeur, de la ligne de flottaison, etc., que ce serait très coûteux.

M. Stewart: Il ne fait aucun doute que c'est un facteur important. Par contre, le gouvernement pourrait évidemment

[Text]

that the government might have a policy with regard to metrification and the use of metric units. I guess that Loblaws, and so on, have had to make changes. Undoubtedly, from the shippers' point of view, from the point of view of the ship owners, there would be time in putting the ship in dry dock, time in making some other arrangements from imperial to metric units, the loss of operating capability while the ship was out of service, and the cost of actually doing the work. Those things would certainly be a cost factor both for the ship owner and the shipper of cargo to consider. There is no question about that.

Senator Muir: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Thériault: Mr. Stewart, when these amendments become law, whether it be next year or two years down the road, they will be perused by people who are interested in this field of endeavour. I notice that some of these amendments to the act have dimensions in metric, whereas the original act itself, I understand, has dimensions in imperial. Is that not likely to lead to confusion? Why not have the amendments in the same measurements as in the original act or, conversely, convert the original act to metric? I presume there are a number of reasons why it might be desirable to convert to metric, because it is no secret that in recent years most of the ships that have been built have not been built here in Canada but have been built in countries where the metric system prevails.

However, my question is: Why have a mixture of the two systems? I know you have explained, but would it not have been more reasonable to have the amendments to the act in imperial, as was the original act?

Senator MacDonald (Halifax): Senator Thériault, you said "imperial". Do you not mean "metric"?

Senator Thériault: I meant what I said. I understand from the explanation that Mr. Levert previously gave to us that some amendments here mentioned metric. I understand that the Shipping Act is imperial. My question was: Why not stick with the imperial measurement or, alternatively, change and convert the whole thing to metric?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, since we have several other witnesses here, perhaps Mr. Levert could be invited to come to the table as well, because I think we might be on this subject for a while.

Mr. Stewart: Senator Thériault, you asked first of all if there would be any confusion resulting in the minds of those who are associated with the units and with the act. I do not think there would be any confusion. I do not see how that would come about. As a matter of fact, perhaps I might suggest that, if we were to convert the existing imperial units, which are in even figures, for example 500 tons and figures of this sort, we would have uneven metric figures because they do not convert evenly. Therefore, it might be more of a problem in

[Traduction]

adopter une politique de conversion au métrique et imposer l'utilisation d'unités métriques. La chaîne Loblaws et d'autres entreprises ont dû passer au système métrique. Évidemment, pour les expéditeurs et les armateurs, cela signifierait qu'il faudrait mettre les navires en cale sèche, faire les calculs pour transposer les mesures impériales en mesures métriques et les inscrire sur les navires et perdre des contrats pendant la durée des travaux. Il est certain que cela leur coûterait cher.

Le sénateur Muir: Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Thériault: Monsieur Stewart, lorsque ces modifications à la loi seront adoptées, que ce soit l'an prochain ou dans deux ans, elles seront examinées attentivement par les experts du domaine maritime. Je remarque que certaines des modifications expriment les dimensions en unités métriques alors que les dispositions modifiées de la loi les exprimaient en unités impériales. Cela ne va-t-il pas créer une certaine confusion? Lors que vous avez fait des modifications, pourquoi n'avez-vous pas repris les mêmes unités de mesure que la disposition modifiée ou, au contraire, pourquoi n'avoir pas converti toutes les unités de mesure prévues dans la loi au système métrique? Je vois un certain nombre de bonnes raisons de le faire parce que tout le monde sait que la plupart des navires construits ces dernières années l'ont été dans des pays où le système métrique est en vigueur.

Quoi qu'il en soit, je voudrais savoir pourquoi on a conservé les deux systèmes dans la loi? Je sais que vous venez de nous l'expliquer, mais n'aurait-il pas été plus logique de donner les mesures en unités impériales dans les modifications puisque dans la loi, toutes les mesures sont en unités impériales?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sénateur Thériault, vous avez dit «impériales». Vous vouliez probablement dire «métriques» n'est-ce pas?

Le sénateur Thériault: Non. D'après l'explication donnée tout à l'heure par M. Levert, certaines modifications donnent les mesures en unités métriques. Si je ne m'abuse, les mesures sont en unités impériales dans la loi. J'ai donc demandé au témoin pourquoi les mesures n'ont pas été données en unités impériales dans les modifications ou pourquoi on n'a pas converti l'ensemble de la loi au système métrique?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, comme nous allons entendre plusieurs autres témoins, peut-être pourrions-nous demander à M. Levert de venir prendre place à notre table, parce que je crois que nous allons fréquemment revenir sur la question des unités de mesure.

M. Stewart: Le sénateur Thériault m'a d'abord demandé si le fait d'avoir donné les mesures en unités métriques dans les modifications pouvait créer une certaine confusion dans l'esprit de ceux qui sont habitués aux mesures données en unités impériales dans la loi. Je ne le crois pas. Je ne vois pas comment il pourrait y avoir confusion. En fait, si nous devions convertir en unités métriques les mesures données en unités impériales dans la loi, qui sont en chiffres ronds—par exemple, 500 tonnes—nous n'aurions plus de chiffres ronds, parce que les deux systè-

[Text]

that sense to change the existing imperial units to the corresponding metric figures, simply because they would not be even figures.

At the time the amendments were being prepared it was considered too large a job to convert all of the existing imperial units in the Canada Shipping Act to metric. Yet, it was thought to be in keeping with the government's intentions to use metric in the new bill. Undoubtedly, it would have been a retrograde step to use imperial units in the new legislation, but on the other hand it would have been a massive job to go through the original act and the associated regulations with some of the other points I have mentioned in an effort to arrive at commonality of units.

Senator Thériault, I might just say that there are ten examples of metric units in Bill C-39; there is one example in Bill C-39 of imperial units and there are seven examples in the Canada Shipping Act, after the amendments are incorporated, where imperial units will still remain. That is a general breakdown of the use of units in both the Canada Shipping Act and Bill C-39.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I take it that the decision was made to proceed in this fashion in accordance with government policy on metrification?

Mr. Stewart: Senator Thériault, that is certainly the case in connection with the bill and the proposed amendments, yes.

Senator Thériault: Thank you.

The Chairman: Mr. Stewart, in dealing with this problem of metric versus imperial, would it not have been much easier to draft Bill C-39 with imperial measures rather than changing to metric? In that event, we would have had a shipping act using the same measures. As it now is, in Bill C-39 we have seven clauses that make that change, and it will make it confusing for those who will be into shipping in the future to have part of the statute in imperial and part in metric. I think it would have been much easier to leave the measures in imperial, as they were in the Canada Shipping Act. Mr. Stewart, do you have any comments?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I can only reiterate what I have said, that, at the time, it was thought appropriate to put the amendments to the sections into metric and not make any changes to the existing imperial units within the original act. I think there is really nothing more I can say about it than just that fact.

The Chairman: Mr. Levert, do you have any comments to make on what has been said so far?

Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel, Statute Revision Commission, Department of Justice: The only thing I can say is that we had a somewhat similar problem in preparing the Revised Statutes of Canada, 1985, which are now presently being considered by a joint committee of the Senate and of the other place. The commission had to decide whether or not it had the mandate or the authority to convert all imperial units to metric units, and the conclusion arrived at was that it

[Traduction]

mes sont trop différents. Par conséquent, le fait de convertir les mesures impériales en mesures équivalentes métriques créerait peut-être plus de problèmes, pour la simple raison qu'il n'y aurait plus de chiffres ronds.

A l'époque où nous avons rédigé les modifications, nous avons jugé que la conversion intégrale de la loi au système métrique représentait trop de travail. Nous avons pourtant jugé qu'il serait conforme à la politique du gouvernement d'utiliser des unités métriques dans le projet de loi. Il aurait certainement été rétrograde d'utiliser des unités impériales, mais par contre, la conversion au système métrique de toutes les mesures données en unités impériales dans la loi et les règlements qui en découlent à la seule fin d'uniformiser l'ensemble de la législation aurait représenté une tâche colossale.

J'ajouterais simplement que dans le projet de loi C-39, on a utilisé dix fois des unités métriques et une seule fois, une unité impériale et que lorsque les modifications auront été intégrées à la loi, on ne retrouvera plus dans cette dernière que sept mesures données en unités impériales. Voilà qui donne une idée générale de la fréquence de l'utilisation des deux systèmes dans la loi et le projet de loi.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, si je comprends bien, la décision de procéder de cette façon était conforme à la politique du gouvernement en matière de conversion au système métrique, n'est-ce pas?

M. Stewart: C'est vrai dans le cas du projet de loi.

Le sénateur Thériault: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Stewart, n'aurait-il pas été beaucoup plus simple de rédiger le projet de loi C-39 avec des unités impériales plutôt que métriques? Toutes les mesures données dans la Loi sur la marine marchande du Canada auraient été exprimées dans le même système. Sept dispositions du projet de loi sont déjà exprimées en mesures impériales, et le fait que la loi comporte à la fois des mesures impériales et des mesures métriques n'est pas de nature à aider notre marine marchande. Je pense qu'il aurait beaucoup plus simple de s'en tenir aux mesures impériales comme c'est le cas dans la Loi sur la marine marchande. Qu'en pensez-vous, monsieur Stewart?

M. Stewart: Monsieur le président, je ne peux que réitérer ce que j'ai dit. On a jugé bon de proposer des modifications en mesures métriques, mais de ne pas convertir les unités impériales qui figurent dans la loi originale. Je ne peux faire plus que vous signaler ces faits.

Le président: Monsieur Levert, avez-vous des observations à faire sur ce qui a été dit jusqu'à présent?

M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général, Commission de révision des lois, ministère de la Justice: Tout ce que je peux ajouter, c'est que nous avons éprouvé un problème semblable en préparant les Statuts révisés du Canada de 1985 qui font présentement l'objet d'un examen par un comité mixte du Sénat et des Communes. La commission a dû décider si elle était autorisée à convertir toutes les unités impériales en unités métriques, et nous avons conclu qu'elle ne l'était pas, parce que

[Text]

did not, because there was never any overall authority given by Parliament to convert all units to metric units. What Parliament has done so far is to change imperial units to metric units in certain very specific provisions. However, there has never been what I might call an overall provision to the effect that all of those units should be converted to metric. Therefore, the commission having no power whatsoever to deal with the substance of the acts, we just kept the status quo, and whenever we came across metric units they would remain as metric, and the same would apply to imperial units. That has been the approach used by the commission in preparing the RSC, 1985.

Senator Muir: Mr. Chairman, I presume there have been imperial and metric units in use for many years in shipping circles in Canada. I would like to ask whether that has worked out all right or has there been some terrible tragedy or authority problem arising therefrom?

Mr. Stewart: Perhaps I can take the first stab at answering the question. First of all, it is wise to point out that there are no legal consequences or improprieties in having both metric and imperial units in the same legislation. The committee might be interested in that fact.

Second, to the best of my knowledge there has been no catastrophic problem, no major incident that would have as its basis the fact that there was a mixture of two units in this particular legislation, or any other that we might administer. So my answer is that I do not think that there has been any difficulty that could be directed to the fact that there was a mixture of units in the same legislation.

Senator Muir: But, as Senator Thériault said, for quite a number of years there have been ships built offshore, in Europe and other places, and they would be in metric. Would they always be in metric? I see a quizzical look coming over you. Would they always be in metric if they were purchased offshore, or would they be in imperial units?

Mr. Stewart: I think there could be a mixture of the two. In some instances you could have metric units, depending on the country involved, and in other instances offshore deliveries from places like the U.K., for instance, would have imperial units. I do not think one could say categorically that they would be all of one or all of the other because they were offshore purchases or offshore construction.

Senator Muir: But since many ships have been purchased out of Canada and built in countries other than Canada, there have been many ships that would be built using the metric system, and vice versa. Despite that, as you have confirmed there have never been any, problems or risks.

Mr. Stewart: No, not that I am aware of, has there been a problem that could be attributed to this fact, and I think that your premise is correct.

Senator Thériault: While I don't dispute what Senator Muir is saying, is this not the first time that you are amending the Shipping Act and referring to metric in the amendments? Prior to this wasn't the Shipping Act totally in imperial measurement?

Mr. Stewart: Yes, it was.

[Traduction]

le Parlement ne lui en avait jamais donné le mandat général. Jusqu'ici le Parlement s'est contenté de recourir aux mesures métriques dans des dispositions très précises. Cependant, la conversion de toutes les mesures n'a jamais été autorisée d'une façon explicite. Par conséquent, la commission n'étant pas autorisée à modifier la substance même des lois, nous en sommes restés au statu quo et les mesures, métriques ou impériales, resteront inchangées. C'est ainsi que la commission a décidé de procéder en préparant les Statuts révisés du Canada de 1985.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'aurais une question à poser. Je suppose que les unités impériales et métriques sont utilisées depuis bien des années dans le domaine de la navigation. Je voudrais savoir si les deux systèmes vont très bien de pair ou si cela a donné lieu à des catastrophes ou à des conflits de compétence?

M. Stewart: Vous me permettrez d'essayer de répondre à cette question. D'abord, le fait que les unités métriques et impériales figurent dans une même loi n'entraînent aucune conséquence ou anomalie juridique. C'est une chose qu'il convient de signaler aux membres du comité.

En second lieu, pour autant que je sache, cela n'a jamais entraîné de catastrophes, ni d'incidents importants, c'est-à-dire le fait que les deux systèmes de mesures soient utilisés dans une même loi. Par conséquent, je ne pense pas qu'il y ait eu de problèmes graves qui pourraient être attribués au fait que les deux systèmes aient été utilisés dans une même loi.

Le sénateur Muir: Mais comme le sénateur Thériault l'a dit, depuis longtemps on construit en Europe ou ailleurs des navires en utilisant le système métrique. En sera-t-il toujours ainsi? Cela peut vous paraître amusant. Si on les achète à l'étranger, les mesures utilisées dans la construction de ces navires seront-elles métriques ou impériales?

M. Stewart: Je pense que les deux systèmes peuvent aller de pair. Dans certains pays on utilise ces unités métriques et dans d'autres, au Royaume-Uni par exemple, les unités impériales. Si les navires ont été achetés à l'étranger, je ne pense pas que l'on puisse dire qu'ils seront construits entièrement selon l'un ou l'autre système.

Le sénateur Muir: Mais comme de nombreux navires ont été construits ailleurs qu'au Canada, certains utiliseront le système métrique, d'autre le système impérial. Cependant, comme vous me l'avez confirmé, cela n'a jamais posé de difficultés ni présenté des dangers.

M. Stewart: Non, pas à ma connaissance, je pense que vous avez raison cela n'a pas donné lieu à des problèmes graves.

Le sénateur Thériault: Je ne mets pas en cause le point de vue du sénateur Muir, mais n'est-ce pas la première fois qu'il est question de mesures métriques dans des modifications à la Loi sur la marine marchande? Avant aujourd'hui la loi comportait-elle uniquement des mesures impériales?

M. Stewart: Oui.

[Text]

Senator Thériault: So this is the first time that there will be a mixture of both in the Shipping Act?

Mr. Stewart: Yes, that is correct.

The Chairman: Senator Muir, if a Canadian ship owner buys a ship built outside Canada, when the ship comes under the Canadian flag the measurements will have to be changed to the imperial system.

Senator Muir: Well, what are we talking about then? I take the word of the chairman, who is a noted and eminent lawyer in that field.

The Chairman: Used to be.

Senator Muir: Well, do not be modest.

Senator Spivak: Will this situation continue forever? Are there any plans, to reconcile these inconsistencies at some point, or will this be a situation that will continue but will cause no problems to anyone?

The Chairman: If we wait until we have the new Maritime Code that we have been working on for the last quarter of the century or thereabouts, we will be embroiled with this for quite a long time.

Mr. Stewart: In answer to that question, the committee and senators might wish to consider whether or not they would like to propose amendments in the next round of miscellaneous statute amendments, which are sponsored by the Department of Justice. There is also the potential to make changes thought to be wise by the committee on the next occasion that the Canada Shipping Act is amended. So there need not be the mixture of the two units in the same legislation forever; there are options available. But, as I pointed out earlier, I would think that the committee would like to have a further review of the consequences of doing that, particularly in light of the remaining measurements in imperial units in the Canada Shipping Act and, as far as the ship owner and the shipper are concerned, in terms of what that might mean to them.

Senator Nurgitz: What is the response of the shipping industry? Have we had an uproar from them as to this alleged confusion of the two measures in the act?

Mr. Stewart: No, we have not. As you will know, we had extensive cross-Canada consultations in six major cities with the widest possible group we could assemble from all sectors of the marine community on all but two provisions in the bill. One provision is no longer there—clause 4—and another one is not of concern to us at the moment. We did not have any points or objections raised to the fact that there was this situation in the bill.

Senator Nurgitz: All right. And the user community is aware of it?

Mr. Stewart: Oh yes, the user community is aware of it.

Senator Nurgitz: Is Canada the only country involved in a two-measure system? What happens with the United States, for example?

[Traduction]

Le sénateur Thériault: Par conséquent, pour la première fois la loi comportera à la fois des mesures impériales et métriques?

M. Stewart: Oui, c'est exact.

Le président: Monsieur le sénateur Muir, si un Canadien achète un navire construit à l'extérieur du pays, au moment où ce dernier sera immatriculé ici il faudra convertir les mesures au système impérial.

Le sénateur Muir: Alors ne perdons pas notre temps. Je crois sur parole le président car à titre d'éminent juriste, il connaît à fond ce domaine.

Le président: Par le passé.

Le sénateur Muir: Ne soyez pas si modeste.

Le sénateur Spivak: Cela va-t-il durer éternellement? A-t-on déjà songé à concilier ces anomalies ou va-t-on continuer de tolérer cette situation qui ne semble faire de tort à personne?

Le président: Si nous attendons la publication du nouveau Code maritime dont il est question depuis un quart de siècle, il est possible que cette question ne soit pas réglée avant longtemps.

M. Stewart: Pour répondre à cette question, les membres du comité pourraient se demander s'il conviendrait de proposer des modifications dans la prochaine loi corrective qui relève du ministère de la Justice. De même, lors de la prochaine modification de la Loi sur la marine marchande, nous pourrions en profiter pour procéder à des changements jugés utiles par le comité. Il n'est pas essentiel que les deux systèmes continuent de se côtoyer dans la même loi; il existe différentes solutions à ce problème. Mais, comme je l'ai dit tantôt, il faudrait que le comité se penche à nouveau sur les conséquences de telles modifications, surtout en tenant compte des mesures impériales qui figurent dans la loi sur la marine marchande et aussi des conséquences probables pour les propriétaires et les armateurs.

Le sénateur Nurgitz: Qu'en pensent-ils? Ont-ils protesté contre l'utilisation des deux systèmes dans la loi?

M. Stewart: Non, nous n'avons reçu aucune plainte. Comme vous le savez, nous avons tenu des consultations dans six grandes villes canadiennes avec le plus grand nombre possible de représentants des différents secteurs maritimes sur toutes les dispositions, sauf deux du projet de loi. L'une d'elles, l'article 4, a été supprimée, et l'autre ne nous intéresse pas pour l'instant. Personne n'a soulevé d'objection sur l'emploi des deux systèmes.

Le sénateur Nurgitz: Très bien. Les principaux usagers sont-ils au courant de la situation?

M. Stewart: Bien sûr, ils sont au courant.

Le sénateur Nurgitz: Le Canada est-il le seul pays où les deux systèmes sont en vigueur? Qu'en est-il aux États-Unis, par exemple?

[Text]

Mr. Stewart: In answer to that, and particularly with regard to the United States, they would be using imperial units. As you know, they are not using the metric system in any sense.

Senator Nurgitz: Yes.

Mr. Stewart: Concerning the other countries in the world, I do not think I can answer that with assurance. I would be taking a guess and I would rather not do that. I do not know what the situation is in other countries. I know that in the United States it would be imperial units.

The Chairman: All the countries of the Commonwealth are under the imperial system.

Senator Nurgitz: Oh, they are under the imperial system. And the European countries are under which system of measure?

The Chairman: That depends.

Senator Nurgitz: Is each country different?

The Chairman: Yes.

Senator Nurgitz: As one moves throughout the world there is quite a mix of imperial and metric systems.

Mr. Stewart: Yes, that is correct.

Senator Nurgitz: Okay.

Senator Spivak: It is moving towards metric, is it not?

Senator Nurgitz: Yes.

Senator Spivak: The move is towards metric. Children in Canadian schools are being taught in metric. In ten years, they will not understand the imperial measures—perhaps the great majority of children do not understand them now.

Senator Nurgitz: I understand what Senator Spivak is saying about the move to metric, but is the shipping industry in the same mode? Is it moving to metric, necessarily?

Mr. Stewart: In regard to shipping quantities of materials and things of that sort, the shipping community, in general, would have to be involved with metrification and metric units. But concerning the requirements of this act, it is just as we have been saying. In general, the shipping community would be associated with metric units because of other aspects of doing business that are metrified.

Senator Nurgitz: So there is a movement to metric.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Stewart, you said earlier that we would never be free of a mixture of both units. Did you mean forever? You make references to the new Tonnage Convention of 1994. Who are the signatories to that kind of convention? Because that anticipates the use of metric.

Mr. Stewart: Canada would become a signatory to that convention because the enabling legislation contained in this bill would allow that to happen. So that is the first thing. There are 132 countries in the world that belong to the International Maritime Organization, and this is a convention of that organization. There would be some number of those countries who

[Traduction]

M. Stewart: En ce qui concerne les États-Unis, ils utilisent les unités impériales. Comme vous le savez, le système métrique n'y a pas cours.

Le sénateur Nurgitz: Je vois.

M. Stewart: Pour ce qui est des autres pays, il me serait difficile de vous répondre avec certitude. Ce ne serait que de la spéculation. J'ignore ce qui se passe ailleurs. Je sais par contre qu'aux États-Unis, ce sont les unités impériales qui ont cours.

Le président: Tous les pays du Commonwealth s'en tiennent au système impérial.

Le sénateur Nurgitz: Ils s'en tiennent au système impérial. Et quel système est utilisé en Europe?

Le président: Cela varie.

Le sénateur Nurgitz: Selon le pays?

Le président: Oui.

Le sénateur Nurgitz: Donc, dans le monde entier, on utilise, soit le système impérial, soit le système métrique.

M. Stewart: C'est exact.

Le sénateur Nurgitz: Très bien.

Le sénateur Spivak: La tendance est au système métrique, n'est-ce pas?

Le sénateur Nurgitz: Oui.

Le sénateur Spivak: La tendance est au système métrique. Les écoliers apprennent les mesures métriques. D'ici dix ans, ils ignoreront tout du système impérial—peut-être que c'est déjà le cas pour la majorité des enfants.

Le sénateur Nurgitz: Je sais, comme le dit le sénateur Spivak, que la tendance est à la métrisation, mais en est-il de même dans l'industrie maritime? S'achemine-t-elle vers le système métrique?

M. Stewart: Quand il s'agit de déterminer les volumes et les quantités, règle générale, dans le commerce maritime on a recours aux unités métriques. Mais en ce qui concerne les exigences de la présente loi, il en est comme nous avons dit. Les amateurs ont recours aux mesures métriques parce que d'autres secteurs sont déjà convertis à ce système.

Le sénateur Nurgitz: Par conséquent la tendance est à la métrisation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Stewart, vous avez dit tout à l'heure que les deux systèmes de mesures continueront d'exister. Pour toujours? Vous avez parlé de la nouvelle Convention sur le jaugeage des navires qui entrera en vigueur en 1994. Quels pays signeront la convention? Car cela suppose l'emploi du système métrique.

M. Stewart: Le Canada sera un des signataires de la convention parce que c'est déjà prévu dans leur projet de loi à l'étude. Voilà pour la première question. Cette convention est un document qui émane de l'Organisation maritime internationale qui compte 132 membres. Un certain nombre de ces pays vont également signer la convention—peut-être le tiers, le quart ou la

[Text]

would also be signatories—it might be a third, a quarter, or maybe half of those countries. No, we would not always have to have imperial units. If I said that, I should not have, because the Tonnage Convention to which we would become a signatory requires metric units. Various amendments could be made to change units to a common denominator.

Senator MacDonald (Halifax): Is there not the inevitability, in years to come, of an entirely metric system?

Mr. Stewart: It is quite likely that it would be a metric system rather than an imperial system because this country has been using metric units more and more in the last few years.

Senator Thériault: My point is not to take sides on the merits of the metric system as opposed to the imperial system.

Do the witnesses know of any other legislation which has been amended to conform with a particular system? I am speaking of a situation where the act was worded in imperial measurement and we amended it to conform with the metric system.

One of the roles of the Senate is to try to improve legislation. Do the witnesses know of any legislation which is before Parliament in the form of an omnibus bill which will correct any anomalies regarding the system of measurement used in various acts?

Mr. Levert: In the next Revised Statutes of Canada there will be acts where one system will be used and other acts where the other system will be used.

Senator Thériault: That is not my question.

Mr. Levert: I do not recall—but that does not mean that there are none—any acts where both systems are used, although that is a possibility because we have not changed the units in revising the statutes. Offhand, I do not recall any examples which I can cite.

Senator Thériault: Would we not be wise to get an answer to this question? One may react by saying that the shipping interests have not complained or that the opposition parties have not picked this up but to me, that is not a good enough answer. If we are to do the job properly we should make this inquiry before we pass this bill.

Senator Nurgitz: What is the nature of the inquiry, specifically?

Senator Thériault: We want to know if this is the first time we have amended legislation in this manner or are there any other statutes which we have amended which are partially phrased in metric terms and partially phrased in imperial terms.

Mr. Levert: There is nothing I can add to what I have just said except that, if it is the wish of this committee that we check and come up with a specific answer as to whether there are other examples where both systems are used, I can certainly do that.

Senator Nurgitz: That certainly should be done.

[Traduction]

moitié. Les mesures impériales ne seront donc pas toujours essentielles puisque la Convention sur le jaugeage dont nous serons signataires, utilise les mesures métriques. Des modifications pourraient être apportées pour remplacer ces unités de mesure par un dénominateur commun.

Le sénateur MacDonald (Halifax): N'est-il pas inévitable que d'ici quelques années le système métrique soit la seule unité de mesure?

M. Stewart: Il est fort probable que le système métrique remplacera le système impérial parce que, depuis quelques années notre pays utilise de plus en plus les unités de mesure métriques.

Le sénateur Thériault: Je n'ai pas l'intention de me prononcer sur la valeur d'un système par rapport à l'autre.

Les témoins savent-ils si d'autres lois ont été modifiées pour les rendre conformes à un système en particulier? Je fais référence à une situation où la loi aurait été modifiée pour en convertir les mesures impériales en mesures métriques.

Un des rôles du Sénat est d'essayer d'améliorer les projets de loi. Les témoins savent-ils si un projet de loi d'ensemble a été déposé au Parlement pour corriger les anomalies du système de mesure utilisé dans différentes lois?

M. Levert: Dans les Statuts révisés du Canada qui seront publiés bientôt, certaines utilisent un système et d'autres l'autre.

Le sénateur Thériault: Ce n'est pas ce que je demande.

M. Levert: A ma connaissance, il n'y a pas de loi qui utilise les deux systèmes à la fois, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y en ait pas vraiment; c'est toujours possible parce que nous n'avons pas modifié les unités de mesure au moment de la révision des lois. Au pied levé, je n'ai pas de cas à citer.

Le sénateur Thériault: Ne serait-il pas bon d'obtenir une réponse à cette question? On pourrait toujours arguer que les représentants de l'industrie de la marine marchande ne se sont pas plaints ou que les partis d'opposition n'ont pas relevé cela, mais, à mon avis, ce n'est pas une réponse satisfaisante. Pour bien nous acquitter de notre tâche, nous devrions faire cette recherche avant d'adopter le projet de loi.

Le sénateur Nurgitz: Quelle est la nature de la recherche, précisément?

Le sénateur Thériault: Nous voulons savoir si c'est la première fois que nous modifions un projet de loi de cette façon ou si au contraire nous avons déjà modifié des lois qui font référence à la fois au système métrique et au système impérial?

M. Levert: Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit, sauf pour indiquer que si le comité veut que nous fassions des recherches pour lui indiquer s'il y a d'autres lois qui utilisent les deux systèmes, je peux sûrement accéder à sa demande.

Le sénateur Nurgitz: Il faudrait assurément le faire.

[Text]

The Chairman: Senator Thériault made a motion which reads as follows: That this committee inquire about the precedent of using both systems in one act, is that correct?

Senator Thériault: I thought there was a consensus in that regard.

Senator Nurgitz: Senator Thériault has raised a legitimate point. Can the answer not just be given to the committee this week or next week?

Senator Thériault: When we receive our answer that may be the appropriate time to put forward a motion. I do not think we need a motion at this stage.

Senator Spivak: My question does not relate to metrification, it deals with the matter of the Inuit guides. I wonder why the committee did not see fit to amend the legislation with regard to the inclusion of Inuit guides on the ships.

The Chairman: In the presentation made by Ms Doubleday it was pointed out that they used the verb "direct" ships. Honourable senators will recall the objection to using this strong word. I know of no master of any ship who will accept being directed by someone else. I know of no master who would relegate this function. Ms Doubleday accepted my suggestion that we change the word from "direct" to "advise." The reason for the incorrect wording probably stemmed from an incorrect translation of Inuit, the original language. I do not see any objection to using the word "advise" in terms of the possibility of endangering marine life or the environment.

Senator Spivak: The draft indicates that the committee favours this and thinks this should be done in the future. Why is it not being done at this time? Why wasn't this particular item dealt with and included in the bill at this time since the environment should not wait for another initiative?

The Chairman: We can deal with this in the drafting of our report.

Senator Spivak: It will be dealt with then.

Senator MacDonald (Halifax): Are you reading from the draft report?

Senator Spivak: Yes. I understand the suggestion is that this recommendation will be included as an amendment, am I correct?

The Chairman: I am informed that an answer to the question raised by Senator Thériault will be provided before the end of this week.

Senator Thériault: Mr. Chairman, I agree with the point raised by the honourable senator, but I also understand that we cannot always refer bills back to the other place. Is it not a fact that that could come about through a regulation? Could a regulation not be passed demanding that when these ships travel in waters that are directly of concern to the Inuit people there should be a person representing the Inuit people on the ships? Could that not be done by regulation?

[Traduction]

Le président: Le sénateur Thériault présente la motion suivante: que le comité vérifie s'il y a des précédents quant à l'utilisation des deux systèmes de mesure dans une même loi. La motion vous convient-elle?

Le sénateur Thériault: Je pensais qu'il y avait accord unanime à ce sujet.

Le sénateur Nurgitz: Le sénateur Thériault a raison de soulever ce point. Ne peut-on pas répondre au comité cette semaine ou la semaine prochaine?

Le sénateur Thériault: Il y aura peut-être lieu de présenter une motion quand nous aurons reçu une réponse. Je ne pense pas que nous ayons à en formuler une à ce stade.

Le sénateur Spivak: Ma question ne porte pas sur la conversion au système métrique, mais sur la question des guides inuit. Je me demande pourquoi le comité n'a pas jugé bon de modifier la loi de façon à prévoir la présence de guides inuit à bord des navires.

Le président: Dans l'exposé présenté par Mme Doubleday, on soulignait l'emploi du verbe «enjoindre par directive» aux navires. Les honorables sénateurs se rappelleront les objections formulées au sujet de l'emploi abusif de ce mot. Je ne connais aucun capitaine prêt à accepter qu'on lui enjoigne par directive de faire quoi que ce soit. Je n'en connais pas un qui céderait ses fonctions. Mme Doubleday a accepté ma suggestion de remplacer le mot «enjoindre» par «donner avis». L'erreur tient probablement à une mauvaise traduction de l'inuit, qui est la langue de départ. Je ne vois pas d'objection à utiliser la mot «donner avis» si la vie marine ou l'environnement sont en danger.

Le sénateur Spivak: Le projet indique que le comité approuve cette mesure et pense qu'elle devrait être appliquée à l'avenir. Pourquoi ne l'est-elle pas dès maintenant? Pourquoi n'a-t-on pas étudié la question pour l'inscrire dans le projet de loi cette fois-ci étant donné que l'environnement ne devrait pas avoir à attendre jusqu'à la prochaine mesure législative?

Le président: Nous pouvons en parler dans notre projet de rapport.

Le sénateur Spivak: Il en sera question dans le rapport.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Lisez-vous le projet de rapport?

Le sénateur Spivak: Oui. Je crois comprendre qu'on suggérera que cette recommandation fasse l'objet d'une modification, est-ce exact?

Le président: On m'indique que nous aurons une réponse à la question posée par le sénateur Thériault d'ici la fin de la semaine.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je suis d'accord avec le point soulevé par l'honorable sénateur, mais je comprends aussi que nous ne pouvons pas toujours renvoyer les projets de loi à l'autre endroit. N'est-il pas vrai que cette mesure pourrait être appliquée par règlement? Ne pourrait-on pas adopter un règlement exigeant la présence d'un représentant des Inuit à bord des navires qui circulent dans les eaux qui font directement l'objet de leurs préoccupations. Ne pourrait-on pas adopter cette mesure par voie de règlement?

[Text]

I understand there is a great deal of power given to the Governor in Council to make regulations.

The Chairman: We have received no information from the department on that whatsoever. That could be done through regulation. There are many clauses in this bill authorizing the Governor in Council to make regulations.

Senator Thériault: Therefore, if we support the senator's suggestion, perhaps we could recommend that the Governor in Council pass a regulation in that respect.

Senator Spivak: Is a motion required for that?

The Chairman: We have to go through the bill first.

Senator MacDonald (Halifax): Just as a matter of information, Mr. Angus moved an amendment at second reading in the other place that would have given the Governor in Council authority to make regulations respecting the appointment of special Inuit pilots. That amendment was defeated.

Senator Spivak: Was that during committee?

Senator MacDonald (Halifax): During second reading in the other place. The government's position is clear on that.

Senator Thériault: Does that mean the government does not have that power under this legislation?

Senator MacDonald (Halifax): That is correct.

Senator Thériault: Then, what is the government's position?

Senator MacDonald (Halifax): The government's position was based on lack of technical knowledge by the special pilot. He could put the ship and the crew at risk.

Senator Thériault: I understand why the government would defeat such an amendment, but does that automatically mean that this bill, as it exists now, will not provide authority for the Governor in Council to do that by regulation?

Senator MacDonald (Halifax): I assume that to be the case.

The Chairman: You must bear in mind that the amendment referred to by Senator MacDonald was to have pilots on duty in the Arctic. That is much harsher than the presentation we received from the Inuits. They talked about guides for the ships' masters while the ships were going through dangerous waters, or when the ships were in waters where wildlife or the environment could be in danger. That amendment was far-reaching. If that amendment had been passed, that would have meant an expensive program to train pilots for the Arctic because there is no pilotage system in the Arctic.

This does not change the situation very much because the pilot is not above the captain; the pilot is there to advise the captain. He cannot direct the captain to do anything. He is there as an adviser. That is why I thought the Inuit were going far when they suggested they could direct the master to do this, that and the other thing. I was not surprised to learn that that amendment was defeated.

[Traduction]

Je crois que le gouverneur en conseil a bien des pouvoirs pour prendre des règlements.

Le président: Nous n'avons reçu à ce sujet aucune information du ministère. On pourrait procéder par voie de règlement. De nombreuses dispositions de ce projet de loi autorisent le gouverneur en conseil à établir des règlements.

Le sénateur Thériault: Donc, si nous appuyons la proposition du sénateur, nous pourrions peut-être recommander que le gouverneur en conseil adopte un règlement à cet égard.

Le sénateur Spivak: Faut-il une motion pour cela?

Le président: Nous devons d'abord examiner tout le projet de loi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Simplement à titre d'information, j'aimerais mentionner que M. Angus a proposé à l'étape de la deuxième lecture à l'autre endroit un amendement qui aurait accordé au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements concernant la nomination de pilotes inuit spéciaux. Cet amendement a été rejeté.

Le sénateur Spivak: Était-ce en comité?

Le sénateur MacDonald (Halifax): A l'étape de la deuxième lecture à l'autre endroit. La position du gouvernement est claire à ce sujet.

Le sénateur Thériault: Cela veut-il dire que le gouvernement n'a pas ce pouvoir aux termes du projet de loi?

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est exact.

Le sénateur Thériault: Alors, quelle est la position du gouvernement?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Elle s'appuie sur le manque de connaissances techniques du pilote spécial, qui pourrait mettre en danger le navire et l'équipage.

Le sénateur Thériault: Je comprends pourquoi le gouvernement a rejeté un tel amendement, mais cela veut-il dire nécessairement que ce projet de loi tel qu'il est actuellement formulé n'accorde pas au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir un règlement à cet égard?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je présume que tel est le cas.

Le président: Il ne faut pas oublier que l'amendement mentionné par le sénateur MacDonald visait la nomination de pilotes pour l'Arctique. Il était beaucoup plus radical que la proposition des Inuit, qui nous ont parlé de guides pour les capitaines de navires sillonnant des eaux dangereuses, où la faune ou l'environnement pourraient être menacés. L'amendement allait très loin. S'il avait été adopté, il aurait fallu mettre sur pied un programme coûteux pour former des pilotes de l'Arctique, car il n'y a pas de système de pilote dans cette région.

Cela ne change pas beaucoup la situation, car le pilote n'est pas au-dessus du capitaine; son rôle consiste à le conseiller. Il ne peut rien lui ordonner. Il est là comme conseiller. C'est pourquoi je pensais que les Inuit allaient loin en affirmant qu'ils pourraient commander au capitaine ceci et cela. Je n'ai pas été surpris d'apprend que cet amendement avait été rejeté.

[Text]

Senator Spivak: Mr. Chairman, could I ask how we can bring this matter up for reconsideration? Obviously the fact that it was defeated in that particular form does not preclude another look at it. The issue is not the direction of the ship; the issue is the protection of the wildlife and the environment. There might be another way of ensuring that without putting the Inuit at variance with whatever the ship's master might say. I do not think those two ideas are contradictory.

What is the procedure for bringing this up again in committee?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, honourable senators, perhaps I might be able to give the committee information that will be useful when considering the usefulness of a special pilot for the Arctic. Such a special pilot might be perceived as being the commencement of pilotage in general in the Arctic, and that may not be accepted favourably by the shipping community.

Secondly, such a special pilot might suggest a course for the ship that would put the ship in danger. In other words, by avoiding an ice floe, and animals on an ice floe, and suggesting an alternative course for the ship to follow, and if the master were, in fact, to do that, there could be occasions when the ship would be at risk.

Honourable senators will know that the Arctic Waters Pollution Prevention Act exists at present. It does provide for protection of the environment in the Arctic. Honourable senators will also know, as well, that shipping control zones do exist in the Arctic. They prescribe where ships can go with particular capabilities, and where they cannot go without particular capabilities.

A further point honourable senators might wish to consider relates to the fact that I do not think there is proof of a problem. I do not think we have been given evidence of a problem. I did hear Mrs. Doubleday's presentation before the House of Commons committee and before this committee. However, I wonder if there is evidence that a problem exists in an environmental sense and that, in fact, masters of ships which travel the Arctic have no regard for the environment. I think they do.

Those are a few points honourable senators might like to keep in mind when considering this. They add another perspective to this that may be useful in considering this matter.

Senator Spivak: Thank you.

Senator Thériault: Mr. Chairman, while I accept Mr. Stewart's points, I think we are losing sight of the fact that those interested in environmental matters do not look at the environment as native people do. I would expect an amendment such as that would impose an extra pilot on the ship, but I do not think that prevents us from suggesting that if power does not already exist in this legislation, we recommend that authority be given to the Governor in Council to make regulation to place an Inuit observer on a ship when it travels through the Arctic waters.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, j'aimerais savoir comment nous pourrions faire pour que cette question soit réexaminée. De toute évidence, le fait que l'amendement a été rejeté sous cette forme n'empêche pas qu'on puisse réexaminer la question. Le problème, ce n'est pas le commandement du navire, mais bien la protection de la faune et de l'environnement. Il y a peut-être un autre moyen d'assurer cette protection sans opposer l'Inuit au capitaine. Je ne pense pas que ces deux idées soient contradictoires.

Quelle est la procédure pour faire réexaminer cette question en comité?

M. Stewart: Monsieur le président, honorables sénateurs, je pourrais peut-être donner au comité des renseignements qui lui seront utiles pour déterminer s'il y a lieu de nommer un pilote spécial pour l'Arctique. Cette nomination pourrait être considérée comme le commencement du pilotage dans l'Arctique en général, ce qui ne serait peut-être pas vu d'un œil favorable par les marins.

De plus, ce pilote pourrait conseiller des changements de direction qui mettraient le navire en danger. Autrement dit, il pourrait conseiller de contourner un banc de glace sur lequel se trouvent des animaux et si le capitaine l'écoutait, le navire pourrait être menacé.

Les sénateurs connaissent la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Elle vise à protéger l'environnement de l'Arctique. Ils savent aussi qu'il y a des zones de contrôle de la navigation dans cette région. Ainsi, selon les possibilités du navire, on sait où aller et où ne pas aller.

Par ailleurs, j'aimerais signaler aux sénateurs que le problème n'a pas été prouvé. Je ne pense pas qu'on nous ait donné la preuve qu'il existe. J'ai bien entendu l'exposé qu'a présenté Mme Doubleday au comité de la Chambre et au nôtre. Mais je me demande s'il est prouvé qu'un problème écologique existe et que les capitaines qui naviguent dans l'Arctique ne tiennent pas compte de l'environnement. Je pense qu'ils en tiennent compte.

Ce sont là quelques points que les sénateurs voudront peut-être ne pas perdre de vue en étudiant cette proposition. Ils ajoutent une dimension qui pourrait être utile dans l'examen de cette question.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le sénateur Thériault: Monsieur le président, je suis, certes, d'accord avec les points soulevés par M. Lever Stewart, mais je pense que nous oublions par contre que ceux qui s'intéressent aux questions écologiques ne voient pas l'environnement de la même façon que les autochtones. Un amendement comme celui-là imposerait la présence d'un pilote supplémentaire sur le navire, mais je ne pense pas que cela nous empêche de proposer que, si ce n'est déjà le cas, le gouverneur en conseil ait aux termes du projet de loi le pouvoir d'établir un règlement visant la présence d'un observateur inuit à bord des navires sillonnant les eaux arctiques.

[Text]

I accept what you say, that masters of ships do not destroy environmental areas purposely, but their concern has to be, first, destination and, second, profit.

Mr. Stewart: And safety.

Senator Thériault: Yes, and I do not think that the native people are ready to take charge of the ship. The observers who go aboard foreign ships to try to control the overfishing have no control over the direction of the ship. They are there as observers and hopefully can prevent the foreign fishing fleet from overfishing. If there were a regulation providing the government with that kind of authority, to place Inuit or native observers on ships under certain conditions, the mere fact that it was there, might be a means of prevention in itself and may go some distance to satisfy the native people.

Senator Spivak: Mr. Chairman, out of curiosity, of the witnesses who appeared before the committee, which ones particularly raised the issue of environmental concerns? I cannot tell that by looking.

Mr. Stewart: It was Mrs. Doubleday.

Senator Spivak: Was she the only one? There were no environmental groups concerned particularly with the protection of the environment, and who appeared before this committee and raised that issue?

Mr. Stewart: To the best of my knowledge, there were none.

The Chairman: Senator Thériault, if the government should decide to comply with the recommendation made by the Inuit Tapirisat, it would not be done under the Canada Shipping Act. If a pilotage system was created, it would have to be done under the Pilotage Act.

Senator Thériault: I respect your view, Mr. Chairman, but I am not entirely satisfied that it would have to be.

Senator Nurgitz: In reply to Senator Thériault and Senator Spivak, we are not talking of pilotage. I thought we were discussing guides and observers. Section 635.1 is amended under clause 75 on page 38 of the bill, and says:

The Governor in Council may make regulations, for the purpose of promoting safe and efficient navigation or operation of ships or environmental protection,

I would then refer honourable senators to (b) and (c). Subsection (b) says:

respecting the number and qualifications of navigation and engine room personnel required to be on duty on ships;

And subsection (c) says:

respecting procedures and practices to be followed by persons on board ships;

I assume that the guide would be someone—I apologize for my lack of understanding of navigational matters—who would be in the navigation room. Where else would you have a guide?

[Traduction]

Je suis d'accord avec ce que vous dites, à savoir que les capitaines de navire ne détruisent pas l'environnement intentionnellement; mais ils doivent se soucier premièrement de leur destination et deuxièmement de la rentabilité.

M. Stewart: Et de la sécurité.

Le sénateur Thériault: Oui, et je ne pense pas que les autochtones soient disposés à prendre le navire en charge. Les observateurs qui montent à bord des navires étrangers pour contrôler les quantités de poisson prises n'ont rien à dire non plus sur le commandement du navire. Ce sont de simples observateurs qui, on l'espère, peuvent empêcher les flottes de pêche étrangères de prendre trop de poisson. Si un règlement accordait au gouvernement le pouvoir de placer des observateurs inuit ou autochtones à bord des navires dans certaines conditions, la simple existence de ce règlement pourrait en soi constituer une forme de prévention et satisfaire dans une certaine mesure les autochtones.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, par simple curiosité, parmi les témoins qui ont comparu devant le comité, lesquels ont tout particulièrement soulevé la question de l'écologie? Je ne saurais le dire de prime abord.

M. Stewart: C'était Mme Doubleday.

Le sénateur Spivak: Était-ce la seule? Aucun groupe écologique n'a comparu devant le comité pour soulever cette question?

M. Stewart: À ma connaissance, non.

Le président: Sénateur Thériault, si le gouvernement décidait d'adopter la recommandation de l'Inuit Tapirisat, il ne modifierait pas pour cela la Loi sur la marine marchande du Canada. Si un système de pilotage était établi, il faudrait plutôt modifier la Loi sur le pilotage.

Le sénateur Thériault: Je respecte votre point de vue, monsieur le président, mais je ne suis pas tout à fait convaincu qu'il faudrait procéder ainsi.

Le sénateur Nurgitz: Pour répondre au sénateur Thériault et au sénateur Spivak, nous ne parlons pas de pilotage. Je pensais que nous discussions des guides et des observateurs. L'article 75 du projet de loi, à la page 38, modifie l'article 635.1 de la loi et dit ceci:

Afin d'assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation ou de l'exploitation de navires ou pour protéger l'environnement, le gouverneur en conseil peut... prendre des règlements:

Je renvoie maintenant les sénateurs aux alinéas b) et c). L'alinéa b) dit:

concernant le nombre et la qualification professionnelle du personnel affecté au service pont et au service machines sur un navire;

et l'alinéa c) dit:

concernant les formalités et les méthodes que doit suivre toute personne à bord.

Je présume que le guide—je regrette de ne pas mieux connaître les questions de navigation—serait aux côtés du capitaine. Où pourrait-il être sinon?

[Text]

Mr. Stewart: You would only have one on the bridge of the ship.

Senator Thériault: I believe you are saying that under that section the government has that power.

Senator Nurgitz: That is the way I read it, yes.

Senator Thériault: I think I am inclined to agree. That is why I made the suggestion in the first place.

Senator Nurgitz: It can make any regulation regarding environment, safety, and navigation through the water.

Senator Spivak: But that is not a very strong provision, using a guide to look at the environment and wildlife from the point of view of the Inuit. If you want that to happen, would you not make some specific intervention or regulation? One could not assume from this that this, in fact, might happen. It could but it might not.

Senator Nurgitz: It may be preferable in future to have three guides. If we provide for one, one may be inadequate. That is why you have it by regulation.

Senator Spivak: I agree with Senator Thériault's point, that it is probably the best way to do it; but the question is: how do you highlight that and apply it in terms of the Indian Act?

Mr. Stewart: There are other provisions in the bill which may go some way toward satisfying your concerns regarding this particular point. They are contained in section 635.18 on page 43 of the bill. This particular part of the amendment has to do with establishing a Vessel Traffic Services Zone and a Vessel Traffic Services Regulator. One provision here would allow a regulator to assist on diversionary action. If you turn to page 44 you will see that it says:

(vi) the proximity of animals whose well-being could be endangered by the movement of the ship,

That is on page 44, about two sections from the bottom. That is one such provision in the legislation which goes some distance to meet the concerns of honourable senators with regard to the ecology and the particular Arctic circumstance.

Senator Thériault: I agree. There are all kinds of clauses there which provide the power for the Governor in Council to make that kind of regulation. But the point made by Senator Spivak and myself is that it would help if we had something in the regulations when drafted that specifies that in certain circumstances the power is given for whoever is responsible for administering the act to place native guides, observers, and so on. I think the power is there to do that. If it were worded in a way to satisfy the native people, I do not think that any government would object to that and I do not think it would change the legality of the bill.

Senator Nurgitz: Why would the committee not consider, in its report on the prestudy, recommending to the government that under its regulation-making powers it give consideration to the kind of suggestion being made here—simply that?

The Chairman: Shall clause 1 carry?

[Traduction]

M. Stewart: Il n'y en aurait qu'un, et il serait sur le pont.

Le sénateur Thériault: Vous dites donc, je crois, qu'aux termes de cet article, le gouvernement aurait ce pouvoir.

Le sénateur Nurgitz: C'est effectivement ainsi que j'interprète cet article.

Le sénateur Thériault: Je suis aussi enclin à l'interpréter ainsi. C'est pourquoi j'ai fait cette proposition.

Le sénateur Nurgitz: Il permet d'établir des règlements concernant l'environnement, la sécurité et la navigation.

Le sénateur Spivak: Mais une proposition qui vise à imposer un guide pour surveiller l'environnement et la faune du point de vue des Inuit manque de substance. Pour y parvenir, ne faudrait-il pas une intervention précise ou un règlement? On ne peut présumer qu'on y parviendra. Ce pourrait être le cas, mais pas nécessairement.

Le sénateur Nurgitz: Il serait peut-être préférable qu'il y ait trois guides. Un seul ne suffira peut-être pas. C'est pourquoi vous voulez qu'on procède par voie de règlement.

Le sénateur Spivak: Comme le dit le sénateur Thériault, c'est probablement le meilleur moyen, mais il s'agit de savoir comment le faire valoir et l'appliquer par rapport à la Loi sur les Indiens?

M. Stewart: Il y a d'autres dispositions dans le projet de loi qui répondent peut-être dans une certaine mesure à vos préoccupations à ce sujet. Elles se trouvent à l'article 635.18, page 43 du projet de loi. Cette modification concerne la création d'une zone de services de trafic maritime et la nomination d'un «régulateur» de trafic maritime. Une disposition permettrait à ce régulateur de contribuer aux changements de direction. À la page 44, on parle de:

(vi) la proximité d'animaux dont le bien-être mis en danger par les mouvements du navire.

Cette disposition figure à la page 44; c'est le troisième alinéa à partir du bas. Voilà une des dispositions du projet de loi qui répond dans une certaine mesure aux préoccupations des sénateurs concernant l'écologie, notamment dans l'Arctique.

Le sénateur Thériault: J'en conviens. Il y a toutes sortes d'articles qui accordent au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir ce type de règlement. Mais le sénateur Spivak et moi-même voulons faire ressortir qu'il serait utile en rédigeant le règlement de préciser qu'en certaines circonstances, quiconque est responsable de l'application de la loi a le pouvoir de nommer des guides ou observateurs autochtones. Je pense que le pouvoir voulu existe pour le faire. Si cette disposition était libellée de façon à satisfaire les autochtones, je ne pense pas que le gouvernement s'y opposerait ni que cela changerait quoi que ce soit à la légalité du projet de loi.

Le sénateur Nurgitz: Dans son rapport sur l'étude préalable, pourquoi le comité ne recommanderait-il pas simplement au gouvernement de tenir compte de cette suggestion conformément aux pouvoirs de réglementation prévus.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

[Text]

Senator Nurgitz: Mr. Chairman, is it your intention to proceed to consider each clause?

The Chairman: No, that is not necessary. Senator Nurgitz, would you mind repeating your comment regarding the power to make regulations?

Senator Nurgitz: Senator Thériault has left the room. I thought that before he left he nodded to me in agreement. I see no reason why, in the report on our prestudy, we could not recommend that pursuant to the regulation-making powers in the bill the government give consideration to the use of Inuit guides where there are environmental threatening situations. I will defer to every other member to improve on my wording. I think honourable senators know what I am seeking, but I am not sure that I have said it well.

The Chairman: But that should be postponed until we reach the report stage. We will deal with the section empowering the Governor in Council to make regulations.

Senator Nurgitz: They agree with the section. They just want the government to be mindful of using that regulation-making power.

The Chairman: Senator Spivak, are you satisfied?

Senator Spivak: You then intend to use that wording, Mr. Chairman, and we will have the chance to look at it later when we look at the report?

The Chairman: Yes.

Senator Spivak: Yes. The issue would be to give it more support.

The Chairman: Then, honourable senators, is clause 2 of Bill C-39 carried?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, are we then dealing with this bill clause by clause?

The Chairman: I am in your hands, Senator MacDonald.

Senator Nurgitz: Is this not a pre-study, Mr. Chairman?

The Chairman: No. The bill was referred to this committee.

Senator Nurgitz: There was reference of this bill?

The Chairman: We had a pre-study on Bill C-75, but Bill C-39 has been referred to us.

Senator Nurgitz: My next question is: Is it not necessary for us to have an answer to Senator Thériault's question before we even proceed? The answer to his question may remove doubts from the minds of several members of the committee. After we have received the answer to Senator Thériault's question, who knows, we might decide to approve the whole bill without amendment. Mr. Chairman, perhaps we could defer this decision until the answer is given to the whole question of similar or other legislation.

The Chairman: Yes, very well. Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

[Traduction]

Le sénateur Nurgitz: Monsieur le président, est-ce que vous envisagez l'étude de chaque article?

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire. Sénateur Nurgitz, voulez-vous répéter ce que vous avez dit à propos du pouvoir d'établir des règlements?

Le sénateur Nurgitz: Le sénateur Thériault a quitté la salle. Je pense qu'avant de partir, il a indiqué d'un geste qu'il était d'accord. Rien ne devrait s'opposer à ce que, dans le rapport sur notre étude préliminaire, nous recommandions que conformément aux pouvoirs de réglementation prévus dans le projet de loi, le gouvernement envisage de recourir à des guides inuit en cas de menace pour l'environnement. Je laisse aux autres le soin d'améliorer la formulation de cette proposition. Les honorables sénateurs savent maintenant ce que je souhaite, même si je ne l'ai pas formulé correctement.

Le président: Nous allons cependant différer l'étude de cette proposition jusqu'à l'étape du rapport. Il s'agit maintenant d'étudier l'article qui habilite le gouverneur en conseil à prendre des règlements.

Le sénateur Nurgitz: Cet article n'est pas contesté. On souhaiterait simplement que le gouverneur exerce ce pouvoir de réglementation avec prudence.

Le président: Sénateur Spivak, êtes-vous satisfait?

Le sénateur Spivak: Vous avez donc l'intention d'utiliser cette formulation, monsieur le président et nous aurons l'occasion d'y revenir lors de la rédaction du rapport?

Le président: Oui.

Le sénateur Spivak: Oui. Il s'agirait de manifester d'avantage notre appui.

Le président: Honorables sénateurs, l'article 2 du projet de loi C-39 est-il adopté?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, est-ce que nous allons étudier ce projet de loi article par article?

Le président: Cela dépend de vous, sénateur MacDonald.

Le sénateur Nurgitz: Ne sommes-nous pas en train de faire une étude préalable, monsieur le président?

Le président: Non, ce projet de loi nous a été renvoyé.

Le sénateur Nurgitz: Ce projet de loi?

Le président: Nous devrions faire l'étude préalable du projet de loi C-75, mais le projet de loi C-39 nous a été renvoyé.

Le sénateur Nurgitz: N'est-il pas indispensable d'avoir une réponse à la question du sénateur Thériault avant de poursuivre? La réponse à cette question devrait dissiper les doutes de plusieurs membres du comité. Lorsque nous l'aurons reçue, il se pourrait que nous décidions d'approuver intégralement ce projet de loi sans amendement. Monsieur le président, nous pourrions remettre cette décision jusqu'à ce que nous obtenions une réponse sur la question générale concernant les mesures législatives analogues.

Le président: C'est parfait. Cette proposition est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

[Text]

The Chairman: Senator Muir, do you have some other questions?

Senator Muir: No. I am agreed.

The Chairman: Do we have a motion for adjournment?

Senator MacDonald (Halifax): I so move.

The Chairman: Very well. Thank you very much, Mr. Stewart and Mr. Levert. Honourable senators, as soon as we have the answer, we will have another meeting. It could possibly be this Thursday.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le président: Sénateur Muir, avez-vous d'autres questions?

Le sénateur Muir: Non. Je suis d'accord.

Le président: Quelqu'un peut-il proposer une motion d'ajournement?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je la propose.

Le président: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Stewart et monsieur Levert. Honorables sénateurs, dès que nous aurons la réponse, nous nous réunirons de nouveau, éventuellement jeudi prochain.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

From the Statute Revision Commission:

Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

De la Commission de révision des lois:

M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général.

17
83

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87



Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Transport and
Communications**

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, March 24, 1987

Issue No. 4

Second and final proceedings on:

The Bill C-39, An Act to amend the Canada Shipping Act, and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof

**FOURTH REPORT OF
THE COMMITTEE**

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transports et des
communications**

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 24 mars 1987

Fascicule n° 4

Deuxième et dernier fascicule concernant:

Le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz

**QUATRIÈME RAPPORT
DU COMITÉ**

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, March 12, 1987:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to study the Bill C-39, An
Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the
Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime
Code Act and the Oil and Gas Production and Conserva-
tion Act in consequence thereof.

The question being put on the motion it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 12 mars 1987:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier le Projet de loi
C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du
Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la
pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime
et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et
du gaz.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 24, 1987
(7)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Thériault. (6)

Present, but not of the Committee: The Honourable Senator Cochrane.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;

Mr. Alfred Popp, General Counsel; and

Mr. Jim Hornsky, Director General, Ship Safety Branch.

Pursuant to its Order of Reference dated March 12, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-39, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

The Chairman tabled a letter from Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel for the Statute Revision Commission, in response to a question from the Honourable Senator Thériault.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved That clause 1 be adopted.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved That clause 2 be adopted.

After debate, and the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved That clauses 3, 4, 5 and 6 be adopted.

And the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bell moved That clauses 7 and 8 be adopted.

And the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved That clause 9 be adopted.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 24 MARS 1987
(7)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Thériault. (6)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Cochrane.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;

M. Alfred Popp, avocat général; et

M. Jim Hornsky, directeur général, division de la sécurité des navires.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 12 mars 1987, continue son étude sur le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Le président dépose une lettre de M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général de la Commission de révision des lois, en réponse à la question de l'honorable sénateur Thériault.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose Que l'article 1 soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose Que l'article 2 soit adopté.

Après débat,—
La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose Que les articles 3, 4, 5 et 6 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bell propose Que les articles 7 et 8 soient adoptés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose Que l'article 9 soit adopté.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved that clauses 10 through 92 be adopted.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Bell moved That the title be adopted.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

At 10:04 o'clock a.m., the Committee withdrew to sit in camera.

The Committee adjourned at 10:20 o'clock a.m.

TUESDAY, MARCH 24, 1987
(8)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 10:04 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Thériault. (6)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Cochrane.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, counsel.

Pursuant to its Order of Reference dated March 12, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-39, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof.

The Honourable Senator Graham moved

That the Committee retire to sit in camera, without the benefit of interpretation or recording services.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved

That the draft report on Bill C-39, as amended, be adopted as the Fourth Report of the Committee and that, pursuant to Rule 78(1), it be tabled in the Senate.

Following debate, and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose Que les articles 10 à 92 soient adoptés.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Bell propose Que le titre soit adopté.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 04, le Comité se réunit à huis clos.

À 10 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 24 MARS 1987
(8)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 10 h 04, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape-Breton*) et Thériault. (6)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Cochrane.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 12 mars 1987, continue son étude sur le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

L'honorable sénateur Graham propose

Que le Comité se réunisse à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que le projet de rapport sur le Projet de loi C-39, tel qu'amendé, soit adopté comme quatrième rapport du Comité et que, conformément à l'article 78(1) du Règlement, il soit déposé au Sénat.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Committee adjourned at 10:20 o'clock a.m.

À 10 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

WEDNESDAY, March 25, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-39, An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, 12th March, 1987, proceeded with that study and now reports without amendment but with the following comments.

Bill C-39 is identical to Bill C-75, tabled during the First Session of the Thirty-third Parliament, except that clause 4 of the latter, which dealt with charges in relation to services performed by the Canadian Coast Guard, has been deleted. It will be remembered that your Committee conducted a study of the subject matter of Bill C-75. In the course of that study, it has held seven public meetings and has heard evidence from the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, officials from the federal Department of Transport, and representatives from the Industry and Canadian ports; it has also heard evidence from the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan (see Appendix for the complete list of witnesses). Your Committee also held a public meeting on March 17, 1987 to hear evidence from officials of the federal Department of Transport and the Statute Revision Commission.

Your Committee would like to draw attention to the fact that, following the adoption of Bill C-39, measures in the *Canada Shipping Act* will be expressed sometimes in accordance with the imperial system, sometimes in accordance with the metric system. New sections of Bill C-39 add to the *Canada Shipping Act* use the metric system (see, for instance, proposed sections 109 (1), 635.14, 635.19 (1), 746, 752, 785 (1) (f), 789 (1) (b)). Sections of the Act which already use the imperial system will continue to do so. An official from the statute Revision Commission testified that this inconsistency will not be corrected by the Commission in the course of the work of the Commission aimed, among other things, at preserving "a uniform mode of expression" in federal statutes. The Commission considers that conversion of measures contained in federal statutes from one system to another is beyond its jurisdiction.

Your Committee notes that the *Canada Shipping Act*, after the adoption of Bill C-39, will inconsistently use both the imperial and metric systems. Thus, it is the opinion of your Committee that action should be

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 25 mars 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-39, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 12 mars 1987, effectué cette étude et fait maintenant rapport sans amendement mais en y incluant les commentaires suivants.

Le projet de loi C-39 est identique au projet de loi C-75 déposé au cours de la première session du trente-troisième Parlement, sauf que l'article 4 de ce dernier, traitant des frais pour les services fournis par la garde côtière du Canada, en a été retiré. On se souviendra que le Comité a étudié la teneur du projet de loi C-75. Au cours de cette étude, il a tenu 7 audiences publiques et a entendu le témoignage du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de fonctionnaires du ministère des Transports fédéral et des représentants de l'industrie et des ports canadiens; il a également recueilli le témoignage de la "Great Lakes Commission of Ann Arbor" du Michigan (voir à l'Annexe la liste complète des témoins). Le Comité a également tenu une audience publique le 17 mars 1987 afin d'entendre le témoignage de fonctionnaires du ministère des transports fédéral et de la Commission de révision des lois.

Le Comité voudrait attirer l'attention sur le fait qu'après l'adoption du projet de loi C-39, les unités de mesures contenues dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* seront exprimées tantôt selon le système impérial, tantôt selon le système métrique. Les nouveaux articles que le projet de loi C-39 ajoute à la *Loi sur la marine marchande du Canada* utilise le système métrique (voir, par exemple, les articles proposés 109 (1), 635.14, 635.19 (1), 746, 752, 785 (1) (f), 789 (1) (b)). Les articles de la Loi qui utilisent déjà le système impérial demeureront inchangés. Un fonctionnaire de la Commission de révision des lois est venu témoigner pour expliquer que cette incohérence ne sera pas corrigée par le Commission dans le cours normal de ses travaux dont le but est, entre autres, d'apporter les changements nécessaires "à l'uniformité de l'ensemble" des lois fédérales. La Commission considère que la conversion d'un système à un autre des unités de mesures contenues dans les lois fédérales ne relève pas de sa juridiction.

Le Comité a noté que la *Loi sur la marine marchande du Canada*, après l'adoption du projet de loi C-39, alternera entre le système impérial et le système métrique. Le Comité est donc d'avis que le Parlement

taken by Parliament to remedy this inconsistency; since Bill C-39 proposes to introduce the use of the metric system in the sections it adds to the *Canada Shipping Act*, it is the opinion of your Committee that all measures in the Act should be expressed in accordance with the metric system.

During the hearings your Committee held on the subject-matter of Bill C-75, the organization representing the Inuit testified about their concerns regarding the impact on the environment and wildlife as more and more ships sail the Arctic waters. Representations were made as to the possibility of providing in the *Canada Shipping Act* for Inuit guides on board to direct those ships.

Neither the existing Act nor Bill C-39 deal with this matter. It is the opinion of your Committee that Inuit guides on board those ships could make a significant contribution to the protection of the environment and wildlife of the area of the country they live in and know very well. Thus, your Committee favours that the Act so provides. However, should Parliament in the future consider incorporating in the *Canada Shipping Act* a provision in relation to Inuit guides, your Committee thinks that the role of those guides should be limited to advising the masters and that in no way the authority of masters of ships should be lessened by the presence on board of Inuit acting as guides. This point of view has been discussed with the Inuit's representative during the hearings your Committee held on the subject-matter of Bill C-75, and we have been told that it is "a very acceptable suggestion".

Another point your Committee feels it is necessary to comment upon the fact that Bill C-39 contains numerous clauses enabling the Governor in Council to make regulations. Your Committee notes that amendments to the original version of bill C-75 were made so that proposed regulations would be published in the *Canada Gazette* at least 90 days before the effective date thereof, and a reasonable opportunity within those 90 days shall be afforded to interested persons to make representations to the Minister with respect thereto. Your Committee acknowledges that this procedure, by allowing interested persons to make representations before regulations are adopted, ensures that a formal consultation takes place at the appropriate moment. However, your Committee thinks that Parliament, when it delegates to the Government broad powers to legislate by regulations, should have a means of expressing its opinion on the public policies contained in regulations made pursuant to enabling clauses. Thus, your Committee is of the opinion that when proposed regulations are intended to be adopted pursuant to the delegated legislation-making powers provided for in Bill C-39, they be referred to your Committee for study, as was done in the case of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*. This, according to your Committee, ensures not only that Parliament will be involved in

devrait entreprendre de remédier à cette incohérence; étant donné que le projet de loi C-39 propose d'introduire l'utilisation du système métrique dans les articles qu'il ajoute à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le Comité est d'avis que toutes les mesures contenues dans cette Loi devraient être exprimées en conformité avec le système métrique.

Durant les audiences que le Comité a tenu sur la teneur du projet de loi C-75, l'organisme représentant les Inuit a témoigné des préoccupations que ces personnes entretiennent concernant l'impact sur l'environnement et la faune d'un nombre toujours croissant de navires sillonnant les eaux de l'Arctique. On a exposé la nécessité de prévoir dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* que des guides Inuit soient présents à bord pour diriger ces navires.

Le Comité est d'avis que les guides Inuit à bord de ces navires pourraient contribuer de façon significative à la protection de l'environnement et de la faune de cette région du pays qu'ils habitent et connaissent très bien. Le Comité favorise donc que cela soit prévu dans la Loi. Toutefois, si le Parlement, à un moment donné, considère incorporer dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* une disposition relative aux guides Inuit, le Comité pense que le rôle de ces guides devrait se limiter à aviser les capitaines et qu'en aucune façon l'autorité des capitaines du navire ne devrait être diminuée par la présence à bord d'Inuit agissant à titre de guides. Ce point de vue a été discuté avec la représentante des Inuit pendant les audiences tenues par le Comité sur la teneur du projet de loi C-75 et l'on nous a dit qu'il s'agit là "d'une suggestion [. . .] très acceptable".

Un autre point sur lequel le Comité croit nécessaire de faire un commentaire est le fait que le projet de loi C-39 contient plusieurs dispositions habilitant le gouverneur en conseil à faire des règlements. Le Comité note que des amendements à la version originale du projet de loi C-75 ont été faits afin que les règlements proposés soient publiés dans la *Gazette du Canada* au moins quatre-vingt-dix jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur, les personnes intéressées se voyant accorder la possibilité de présenter au Ministre leurs observations à ce sujet pendant cette période de quatre-vingt-dix jours. Le Comité reconnaît que cette procédure, en permettant aux personnes intéressées de faire leurs observations avant que les règlements ne soient adoptés, assure qu'une consultation formelle aura lieu au moment opportun. Toutefois, le Comité pense que le Parlement, lorsqu'il délègue au Gouvernement de vastes pouvoirs de légiférer par voie réglementaire, devrait avoir les moyens d'exprimer son opinion au sujet des politiques contenues dans les règlements pris en vertu de dispositions habilitantes. Le Comité est donc d'avis que lorsque sera proposée l'adoption de règlements pris en vertu du pouvoir de légiférer par voie réglementaire prévu dans le projet de loi C-39, ces règlements proposés soient renvoyés au Comité pour étude, comme ce fut le cas pour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Selon le Comité, cela assure non seulement que le Parlement

the process leading to important measures regarding, for instance, safety at sea and the environment, but also that a public debate involving interested persons takes place.

sera impliqué dans le processus menant à l'adoption de mesures importantes concernant, par exemple, la sécurité en mer et l'environnement, mais également qu'il y aura un débat public impliquant les personnes intéressées.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

APPENDIX

List of witnesses whom appeared before the Committee on the subject-matter of Bill C-75 during the First Session of the Thirty-Third Parliament.

Tuesday, April 29, 1986

Mr. Mike Forrestall, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

From the Department of Transport:

Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard;
Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard;
Mr. A. Popp, General Counsel.

Tuesday, May 6, 1986

From the Canadian Merchant Service Guild:

Mr. Maury R. Sjoquist, National Executive Secretary-Treasurer;
Mr. Robert F. Cook, National President;
Mr. Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots Association.

From the Council of Boating Organizations of Canada:

Mr. William F. Taylor, Member of the Executive Committee;
Mr. Michael L. Vollmer, Technical Secretary to C.B.O.C.

Tuesday, May 13, 1986

From Inuit Tapirisat of Canada:

Mrs. Nancy Doubleday.

ANNEXE

Liste des témoins qui ont comparu devant le Comité sur la teneur du projet de loi C-75 durant la Première session de la trente-troisième législature.

Le mardi 29 avril 1986

M. Mike Forrestall, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Du ministère des Transports:

M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine et commissaire, Garde côtière canadienne;
M. G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne;
M. A. Popp, avocat général.

Le mardi 6 mai 1986

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

M. Maury R. Sjoquist, secrétaire-trésorier de l'exécutif national;
M. Robert F. Cook, président national;
M. Michel Pouliot, président de l'Association canadienne des pilotes de la marine marchande.

Du Conseil des organismes de navigation du Canada:

M. William F. Taylor, membre du Comité directeur;
M. Michael L. Vollmer, secrétaire technique du C.O.N.C.

Le mardi 13 mai 1986

Des Inuit Tapirisat du Canada:

Mme Nancy Doubleday.

From the Corporation of the City of Thunder Bay:

Mr. Jack Masters, Mayor;
Mr. J. Cook, General Manager and Chief Executive
Officer of the Thunder Bay Harbour Commission.

From Algoma, Dofasco, Stelco:

Mr. W. H. Sheffield, Transportation Manager, Stelco
Inc.;
Mr. J. McAllister, vice-President, Purchasing, Raw
Materials and Transportation, Dofasco;
Mr. T.P. Foley, General Manager, Traffic, The
Algoma Steel Corp. Ltd.;
Mr. Robert Ballantyne, Public Affairs Manager, Stelco
Inc.

Tuesday, May 27, 1986

From "l'Association des Mines de métaux du Québec":

Mr. Jean Roberge, Assistant General Manager;
Mr. Claude Falardeau, director of corporate
Activities, Iron Ore Company of Canada.

From Dominion Marine Association:

Mr. Norman Hall, President.

From Canadian Ports under Harbour Commission:

Mr. C. Ray Lunn, Chairman, Oshawa Harbour
Commission;
Mr. F. Gingell, Chairman, Fraser River Harbour
Commission;
Mr. J. Simpson, Vice-Chairman, Port of Thunder Bay.

Tuesday, June 3, 1986

From The St. Lawrence Economic Development Group:

Mr. Jacques Auger, President;
Mr. Yvan Desgagné, Vice-President;
Mr. Hugues Morrisette, Secretary.

From "l'Association des marins de la vallée du St-Laurent":

Mr. Charles Pouliot, President;
Mr. Jacques Lacasse, member;
Mr. Léonce Naud, counsel.

From the Seafarers' International Union of Canada:

Mr. Richard Thomasson, Vice-President, Great Lakes
and Inland Water.

De la Corporation de la Ville de Thunder Bay:

M. Jack Masters, maire;
M. J. Cook, directeur général et administrateur en
chef de la Commission du port de Thunder Bay.

De la compagnie Algoma, Dofasco, Stelco:

M. W. H. Sheffield, directeur des transports Stelco
Inc.;
M. J. McAllister, vice-président, achats, matière
brutes et transports, Dofasco;
M. T.P. Foley, directeur général, circulation, "The
Algoma Steel Corp. Ltd.";
M. Robert Ballantyne, directeur des relations
publiques, Stelco Inc.

Le mardi 27 mai 1986

De l'Association des Mines de métaux du Québec:

M. Jean Roberge, directeur général adjoint;
M. Claude Falardeau, directeur des affaires de
l'entreprise, compagnie Iron Ore du Canada.

De la "Dominion Marine Association":

M. Norman Hall, président.

De "Canadian Ports under Harbour Commission":

M. C. Ray Lunn, président, Commission du port
d'Oshawa;
M. F. Gingell, président, "Fraser River Harbour
Commission";
M. J. Simpson, vice-président, port de Thunder Bay.

Le mardi 3 juin 1986

De la Société de développement économique du Saint-Laurent:

M. Jacques Auger, président;
M. Yvan Desgagné, vice-président;
M. Hugues Morrisette, secrétaire.

De l'Association des marins de la vallée du St-Laurent:

M. Charles Pouliot, président;
M. Jacques Lacasse, membre;
M. Léonce Naud, conseiller.

Du Syndicat international des marins canadiens:

M. Richard Thomasson, vice-président, les Grands
Lacs et les eaux intérieures.

Wednesday, June 4, 1986***From the Great Lakes Waterways Development Association:***

Mr. Donald S. Rothwell, President;
Mr. A.M. Runciman, Chairman;
Mr. J.D. Leitch, Vice-President.

From the Great Lakes Commission of Ann Arbor, Michigan:

Mr. James Fish, Executive Director;
Mr. Steve Thorpe, Transportation and Economic
Development Specialist.

Tuesday, June 10, 1986***From the Department of Transport:***

Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine
and Commissioner, Canadian Coast Guard;
Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian
Coast Guard;
Mr. A. Popp, General Counsel.

**List of witnesses whom appeared before the
Committee on Bill C-39 during the Second Session
of the Thirty-Third Parliament.**

Tuesday, March 17, 1987***From the Department of Transport:***

Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian
Coast Guard.

From Statute Revision Commission:

Mr. Lionel Levert, Secretary and General Counsel.

Le mercredi 4 juin 1986***De "Great Lakes Waterways Development Association":***

M. Donald S. Rothwell, président;
M. A.M. Runciman, président;
M. J.D. Leitch, vice-président.

De "Great Lakes Commission of Ann Arbor", Michigan:

M. James Fish, directeur exécutif;
M. Steve Thorpe, transport et développement
économique.

Le mardi 10 juin 1986***Du ministère des Transports:***

M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Marine et
commissaire, Garde côtière canadienne;
M. G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière
canadienne;
M. A. Popp, avocat général.

**Liste des témoins qui ont comparu devant le
Comité sur le projet de loi C-39 durant la
deuxième session de la trente-troisième
législature.**

Le mardi 17 mars 1987***Du ministère des Transports:***

M. G.R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière
canadienne.

De la Commission de révision des lois:

M. Lionel Levert, secrétaire et avocat général.

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 24, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-39, to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, met this day at 9.30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Leopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, I have received a letter from Mr. Levert. Since I understand that this letter has been distributed to all honourable senators, I will read only the first paragraph. It reads as follows:

The research we have done following the last meeting of the Standing Committee, which you chaired, has demonstrated to us that there are currently a number of acts and regulations on the books in which both systems of measurement (imperial and metric) are used.

He then gives the following examples:

1. Criminal Code (c. C-34)
2. Customs Tariff (c. C-41)
3. Hazardous Products Act (c. H-3)
4. National Parks Act (c. N-13)
5. Canada Shipping Act (c. S-9)

We have with us this morning Mr. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard. Mr. Levert was not in a position to be present with us this morning but we do have his letter and we know what he has in mind.

We will proceed this morning with the clause-by-clause study of the bill.

Senator MacDonald (Halifax): I gather that it is the opinion of the Chair and the committee that Mr. Levert's letter satisfies the points Senator Thériault brought up at our last meeting. It certainly satisfies me. Does the Chair believe that this letter answers the points raised?

The Chairman: I think we should deal with this letter when we are at the stage of drafting the report.

Clause 1(1) of the Bill deals with the definitions of "air cushion vehicle" and "grain cargo". I would like Mr. Stewart to tell us why these two items are repealed. The definition of "grain cargo" in the Canada Shipping Act is quite general. Why have we made this change to the definition of "grain cargo"?

Mr. G.R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard: Mr. Chairman and honourable senators, the answer to that question is that we are attempting to bring this definition into line with the Safety of Life at Sea Convention so that we have consistency between our definitions and those contained in that particular IMO Convention.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 24 mars 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été référé renvoyé le projet de loi C-39, modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur de ce projet de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai reçu une lettre de M. Levert. Vous en avez reçu, je crois, une copie et je n'en lirai que le premier paragraphe:

Les recherches que nous avons effectuées depuis la dernière réunion du Comité permanent, que vous avez présidée, nous ont démontré qu'il existe une foule de lois et de règlements où les systèmes de mesure (impériale et métrique) sont utilisés.

Il nous cite les exemples suivants:

1. Le Code criminel (article C-34)
2. La Loi sur les douanes (article C-41)
3. La Loi sur les produits dangereux (article H-3)
4. La Loi sur les parcs nationaux (article N-13)
5. La Loi sur la marine marchande du Canada (article S-9)

Nous accueillons ce matin M. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne. M. Levert ne peut pas être présent avec nous ce matin, mais nous avons sa lettre et nous connaissons ses intentions.

Nous entreprendrons ce matin l'étude article par article du projet de loi précité.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'ai l'impression que le président et les membres du Comité sont d'avis que la lettre de M. Levert répond aux questions que M. Thériault a posées, lors de notre dernière séance. Pour ma part, je suis satisfait. Le président estime-t-il que cette lettre répond aux questions posées?

Le président: Il convient, je crois, d'étudier cette lettre lorsque nous en serons arrivés à la rédaction de notre rapport.

Le paragraphe 1(1) du projet de loi porte sur les définitions de «aéronef» et «cargaison de grains». J'aimerais que M. Stewart nous dise pourquoi ces deux expressions ont été abrogées. La définition de «cargaison de grains» que l'on trouve dans la Loi sur la marine marchande du Canada est très générale. Pourquoi l'avons-nous changée?

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne: Monsieur le président et honorables sénateurs, nous nous efforçons par cette mesure d'accorder cette définition avec celle de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, pour qu'il n'y ait pas d'opposition entre nos définitions et celles que proclame cette convention particulière de l'OMI.

[Text]

The Chairman: The existing definition in the Canada Shipping Act is shorter and it is quite general. It states:

«grain» includes corn, wheat, rye, barley, oats, peas and all other grains;

That is somewhat general, is it not?

Mr. Stewart: It is, Mr. Chairman, but we have added some specifics such as maize, rice, pulses and seeds.

The Chairman: Is it for that same reason you have removed peas?

Mr. Stewart: I cannot describe just why peas are being removed, but I imagine it has to do with consistency.

Mr. Alfred H.E. Popp, Q.C., Senior General Counsel, Legal Services, Transport Canada, Department of Justice: That is in order to bring it into line with the SOLAS Convention.

The Chairman: We have repealed the definition of "air cushion vehicle". What is the reason for this repeal?

Mr. Stewart: These craft are more widely known as "dynamically supported vehicles". That wider definition includes hydrofoils and other craft as opposed to the more narrow interpretation that we formerly had in the act. We have a wider definition which includes more of these vehicles rather than the narrow definition which included just one such type.

The Chairman: These vehicles are covered by the act as ships. They have to comply with all the navigation regulations and so on.

Mr. Stewart: There has been some question as to whether an air-cushioned vehicle was in fact a ship or complied with the Aeronautics Act. I am not certain, Mr. Chairman, that we can definitively say that these craft are ships and must comply in every sense with the requirements for ships.

The Chairman: Are they treated as aircraft?

Mr. Popp: As I understand it, Mr. Chairman, at the moment air-cushioned vehicles are dealt with under the Aeronautics Act. The purpose of the amendments contained in this bill is to bring these craft under the Canada Shipping Act. If senators turn to clause 79, they will see there that we have attempted to establish a complete code for "dynamically supported craft", which is the modern term generally used in international conventions, so that they will be dealt with completely under the Canada Shipping Act.

The Chairman: Are there any further questions on clause 1.(1)? Does that clause carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clause 1(2) puts forward a number of definitions. Are there any questions on clause 1(2)? Does that clause carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Traduction]

Le président: La définition que l'on trouve actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada est plus courte et très générale. Elle stipule:

«Grains» comprend le maïs, le blé, le sègle, l'orge, l'avoine, les pois et nous les autres grains;

Elle est plutôt générale, n'est-ce pas?

M. Stewart: Oui, monsieur le président, mais nous y avons ajouté le maïs, le riz, les légumes secs à grain et les graines.

Le président: Est-ce pour la même raison que vous avez supprimé les pois?

M. Stewart: Je ne saurais vous dire exactement pourquoi ils ont été supprimés, mais je crois que c'était à des fins d'uniformité.

M. Alfred H. E. Popp, c.r., avocat général, contentieux, Transport Canada, ministère de la Justice: C'est par un besoin de concordance avec la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le président: Nous avons abrogé la définition de «véhicules à coussin d'air». Pourquoi?

M. Stewart: Ces bâtiments sont mieux connus sous l'expression de «véhicules dynamiquement supportés». Cette définition, plus vaste, comprend les hydroptères et autres engins, comparativement à l'interprétation plus étroite que nous trouvions autrefois dans la loi. Nous avons maintenant une définition plus large qui englobe un plus grand nombre de ces engins plutôt que celle, plus étroite, qui ne s'appliquait qu'à un seul.

Le président: Ces engins sont considérés comme des embarcations par la loi. Il leur faut observer tous les règlements de la navigation, et ainsi de suite.

M. Stewart: On s'est demandé si les véhicules à coussins d'air étaient, de fait, des embarcations qui tombaient sous le coup de la Loi sur l'aéronautique. Je ne saurais dire, monsieur le président, si nous pouvons affirmer nettement que ces engins sont des embarcations qui doivent, sous tous les rapports, se conformer aux règlements qui s'appliquent aux bateaux.

Le président: Sont-ils traités comme des aéronefs?

M. Popp: Si j'ai bien compris, monsieur le président, ces véhicules à coussins d'air tombent actuellement sous le coup de la Loi sur l'aéronautique. Les modifications que renferme le présent projet de loi ont pour but de les assujettir à la Loi sur la marine marchande du Canada. Si les sénateurs veulent bien s'en reporter à l'article 79, ils constateront que nous avons essayé d'établir un recueil complet des règles pour les «engins à portance dynamique», qui est l'expression moderne utilisée généralement dans les conventions internationales, de sorte qu'elles seraient entièrement visées par la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser au sujet du paragraphe 1(1)? Cet article est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le paragraphe 1(2) renferme un certain nombre de définitions. Avez-vous des questions au sujet de ce paragraphe? Ce paragraphe est-il adopté?

Des voix: Adopté.

[Text]

The Chairman: Clause 2.1 states:

Regulations made under this Act incorporating standards or specifications by reference may incorporate those standards or specifications as amended from time to time and in such case the reference shall be read accordingly.

Does clause 2.1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Clause 3 states the new definition of "dynamically supported craft", with respect to which we have had the explanation from Mr. Stewart. Does that clause carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Are there any questions on clause 4?

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Chairman, this clause discusses registration in Canada of government ships about to be built or being built or equipped in Canada. If a government ship is built in Canada, can it be registered outside this country?

Mr. Stewart: Perhaps Mr. Hornsby could answer that question, Mr. Chairman.

Mr. J. Hornsby, Director General, Ship Safety, Canadian Coast Guard, Transport Canada: As I understand the question, senator, you have asked whether or not government ship could be built that might not be required to be registered in Canada. That would depend on the size of the ship or vessel. I believe that some of our coast guard lifeboats are not of a size that would require them to be registered. Therefore, they would not be registrable.

Senator Macdonald (Cape Breton): This clause does not mean that government ships could be registered in a foreign port?

Mr. Hornsby: No, I know of no situation in which a Canadian government ship would be registered, if it is registrable, elsewhere than in Canada.

Senator Bell: Mr. Chairman, by way of supplementary, if the Canadian government leased a vessel, would that vessel then have its registration in Canada or in its country of origin?

Mr. Hornsby: Perhaps I could respond to that question this way: I know of a Canadian registered government ship, the *John Cabot*, which is leased or chartered to other governments or agencies and remains registered in Canada. Similarly, if the Canadian government were to lease or charter a foreign vessel, just as in the case of the *John Cabot*, it would remain a foreign vessel.

The Chairman: Does clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Are there any questions respecting clause 5? Does clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Are there any questions with respect to clause 6? Does that clause carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Traduction]

Le président: Le paragraphe 2.1 stipule:

Les règlements d'application de la présente loi peuvent incorporer par renvoi toute norme ou spécification de sécurité dans son état premier ou modifié.

Le paragraphe 2.1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 3 énonce la nouvelle définition de «engins à portance dynamique», au sujet de laquelle M. Stewart nous a donné des explications. Cet article est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Avez-vous des questions à poser au sujet de l'article 4?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur le président, on discute dans cet article de l'inscription des navires d'État, sur le point d'être construits ou en voie de construction ou d'équipement au Canada. Si un navire d'État est construit au Canada, peut-il être inscrit à l'étranger?

M. Stewart: M. Hornsby pourra peut-être répondre à cette question, monsieur le président.

M. J. Hornsby, directeur général, Division de la sécurité des navires, Garde côtière canadienne, Transports Canada: Vous me demandez en somme, sénateur, s'il se peut qu'un navire construit au Canada ne soit pas tenu d'être inscrit au Canada. Tout dépendrait du tonnage de ce navire. Certains de nos bateaux sauveteurs de la Garde côtière ne sont pas de dimensions suffisantes pour justifier leur inscription. Donc, il n'y aurait pas lieu de les inscrire.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Cet article ne signifie pas que les navires d'État pourraient être inscrits dans un port étranger?

M. Hornsby: Non, je ne connais pas de cas où un navire d'État du Canada serait inscrit, s'il doit l'être, ailleurs qu'au Canada.

Le sénateur Bell: Monsieur le président, à titre de question complémentaire, si le gouvernement du Canada louait un navire, serait-il inscrit au Canada ou dans son pays d'origine?

M. Hornsby: Je vous répondrais comme ceci: il y a un navire du gouvernement qui est immatriculé au Canada, le *John Cabot*; il est même loué ou affrété par d'autres gouvernements ou organismes, mais demeure immatriculé au Canada. Pareillement, si le gouvernement canadien devait louer ou affréter un navire étranger, ce navire tout comme le *John Cabot*, garderait sa nationalité étrangère.

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Y a-t-il des questions au sujet de l'article 5? Est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Y a-t-il des questions au sujet de l'article 6? Cet article est-il adopté?

Des voix: Adopté.

[Text]

The Chairman: Clauses 7 and 8 repeal sections 102 and 107 respectively. Are there any questions on these two clauses? Do clauses 7 and 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Does clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We will now proceed to Part II of this bill, under which we see reference to section 109 of the Canada Shipping Act. I notice that this part of the bill uses the metric system, whereas on page 11, in reference to subsection 123(3) of the Canada Shipping Act, the imperial system is used. It is rather confusing to have both systems of measurement used in the same piece of legislation. Is there some explanation for this, Mr. Stewart?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, senators, with respect to subsection 123(3), the intent of the amendment was to change the ancient word "steamship" to the more modern term "ship" and not to change anything else in that clause, including the imperial units. That, Mr. Chairman, was the system we used throughout all of these amendments. Where a new clause is to be incorporated in the act by way of this bill, metric units were used; but where an existing section was not being changed, in the sense of units, the imperial units remain—we did not change them. Therefore, as the chairman points out, we have both metric and imperial units used in the bill and subsequently in the act.

With regard to section 109(1), initially there was no reference to any units in this section. In other words, the certification of operators was for operators of vessels of any length at all. It resulted from an amendment in the other place whereby the units "20 metres" were added to this section, and hence for that reason the metric unit crept into the bill in this section. It was not intended initially to be there at all. The amendment in the House of Commons brings the 20-metre unit into section 109; and section 123(3) remains with imperial units because they were not the subject of change or amendment in our minutes.

The Chairman: Are there any comments?

Senator Bell: Mr. Chairman, it seems anomalous. If we are going to change it at all, should we not put it into imperial units? Why suddenly switch into metric because of that one amendment? It does not appear to be sensible.

Mr. Stewart: As we mentioned at last Tuesday's meeting, there are 10 examples in Bill C-39 where metric units are used.

Senator Bell: I see.

Mr. Stewart: There is one example in Bill C-39 where imperial units are used and there are seven examples in the Canada Shipping Act where, after Bill C-39, imperial units would still be in use. So it would involve a considerable job to change all of those units from one to the other.

[Traduction]

Le président: Les articles 7 et 8 abrogent les articles 102 et 107 respectivement. Y a-t-il des questions au sujet de ces deux articles? Sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: L'article 9 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous passerons maintenant à la partie II de ce projet de loi, qui renvoie notamment à l'article 109 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Je note que, dans cette partie du projet de loi, on utilise le système métrique tandis qu'à la page 11, au sujet du paragraphe 123(3) de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est le système impérial qui est utilisé. Ce recours à deux systèmes de mesures dans le même texte législatif est une source de confusion. Y a-t-il une explication à cela, M. Stewart?

M. Stewart: Monsieur le président, sénateurs, au sujet du paragraphe 123(3), l'amendement visait à remplacer l'ancien terme «bateau à vapeur» par le terme plus moderne de «navire» sans rien modifier d'autre dans cet article, même pas les mesures impériales. C'est le système que nous avons utilisé dans tous ces amendements, monsieur le président. Lorsqu'un nouvel article était ajouté à la loi, nous avons utilisé le système métrique; s'il n'y avait pas lieu de changer quoi que ce soit, c'est-à-dire que les chiffres étaient toujours valables, nous conservions le système anglais. C'est pourquoi comme le président l'a souligné, nous retrouvons à la fois le système métrique et le système anglais dans le projet de loi et, par voie de conséquence, dans la loi.

Au départ, le paragraphe 109(1) ne faisait aucune allusion à des mesures. Autrement dit, la certification s'appliquait à tous les exploitants de navires. C'est alors qu'à l'autre endroit, on a décidé d'adopter un amendement pour ajouter une unité de grandeur, soit «20 mètres» à cet article, et c'est de cette façon que le système métrique a fait son entrée dans ce projet de loi. Ce n'était absolument pas prémédité. L'amendement apporté par la Chambre des communes ajoute une unité de grandeur, qui est de 20 mètres, à l'article 109, et le paragraphe 123(3) conserve le système anglais parce qu'il n'était pas question de modifier les chiffres qui y figurent.

Le président: Y a-t-il des observations?

Le sénateur Bell: Monsieur le président, cela me semble irrégulier. Si nous devons apporter un changement quelconque, pourquoi ne pas conserver les mesures impériales? Pourquoi soudainement passer au système métrique simplement parce que nous effectuons un amendement. Cela ne semble pas logique.

M. Stewart: Comme nous l'avons mentionné lors de la réunion de mardi dernier, le système métrique est utilisé à 10 reprises dans le projet de loi C-39.

Le sénateur Bell: Je vois.

M. Stewart: Le système impérial est utilisé une seule fois dans le projet de loi C-39 et il le sera encore 7 fois dans la Loi sur la marine marchande du Canada après l'étude du projet de loi C-39. Il serait donc fastidieux de faire toutes les conversions voulues pour assurer l'uniformité.

[Text]

Senator Bell: I understand.

The Chairman: This just adds to the confusion. If we do not use the same terms in the same act it will lead to confusion. Where do we stand?

Senator Bell: It is untidy, Mr. Chairman.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, are we back into a continuation of the same matter that was discussed at the last meeting with respect to the inconsistency involved with the use of metric and imperial? Is that the subject that we are now discussing?

The Chairman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): I thought that we had pretty well covered the ground at our last meeting. However, I stand to be corrected.

The Chairman: I do not see any objection to reopening the debate. If you are not in agreement, then let us go ahead.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I thought that we had received an explanation at the last meeting, which certainly satisfied me.

The Chairman: The discussion at the last meeting dealt with section 123(3) of the Canada Shipping Act. We are now dealing with section 109. However, you may favour not making any change. I am in your hands.

Senator MacDonald (Halifax): So far as I am concerned, I have had a briefing on the bill and I have read it. So I defer to you and to my associates, if there are any further questions with respect to the matter of clause-by-clause study. If not, I would suggest that we consider all clauses as carried.

The Chairman: Are you making a motion to that effect?

Senator MacDonald (Halifax): Yes, Mr. Chairman, I am.

The Chairman: Does the motion carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried. I should now like to draw the attention of the representatives of the Department of Transport to the definition of "ships" in the French version. The words "not propelled by oars" are translated into French as "non mus par des avirons". However, "avirons" does not mean oars, but paddles, as used to propel a canoe. The French word should be "rames". The translators should be more watchful in future.

Mr. Popp: In the French there are, of course, two terms, if I understand it properly, just as in English. There is the French term "aviron" ou "pagaie".

The Chairman: But "pagaie" is even smaller than a paddle. We should bring that to the attention of those who are in charge of translating from English to French.

I have a further question, for my own information and that of the committee. I see that we are adding two schedules to the act: Pollution Prevention and Control, and Civil Liability and Compensation for Pollution. In the present act we already have

[Traduction]

Le sénateur Bell: Je comprends.

Le président: La confusion n'en est que plus grande. Il faut employer les mêmes termes tout au long d'un texte législatif. Qu'en dites-vous?

Le sénateur Bell: C'est un peu désordonné, monsieur le président.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, sommes-nous revenus au même sujet que nous avons discuté à la dernière réunion, c'est-à-dire à l'incongruité d'utiliser à la fois le système impérial et le système métrique? Est-ce bien ce dont nous parlons?

Le président: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je pensais que nous avions suffisamment épuisé le sujet lors de notre dernière réunion. Toutefois, je peux me tromper.

Le président: Je ne vois pas pourquoi nous n'en reparlerions pas. Si vous n'êtes pas d'accord, nous passerons à autre chose.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je pensais que nous avions entendu une explication tout à fait satisfaisante à la dernière réunion.

Le président: A la dernière réunion, la discussion a porté sur le paragraphe 123(3) de la Loi sur la marine marchande du Canada. Or, nous traitons maintenant de l'article 109. Toutefois, si vous préférez laisser les choses en l'état, c'est à vous de décider.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pour ma part, on m'a expliqué le projet de loi que j'ai d'ailleurs lu. Je vous demande donc à vous et à mes collègues de juger s'il y a lieu de poursuivre l'étude article par article. Sinon, je proposerais que tous ces articles sont tenus pour adoptés.

Le président: En faites-vous une motion?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, monsieur le président.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le président: Adopté. J'aimerais maintenant attirer l'attention des représentants du ministère des Transports sur la définition de «navires» dans la version française. Les termes «not propelled by oars» sont traduits en français par «non mus par des avirons», alors qu'«avirons» ne signifie pas «oars» mais «paddle». On s'en sert pour faire avancer un canot. On aurait dû dire en français des «rames». Les traducteurs devraient être plus vigilants à l'avenir.

M. Popp: En français, on retrouve bien sûr deux termes, si je comprends bien, tout comme en anglais soit «aviron ou pagaie».

Le président: Mais la «pagaie» est encore plus petite qu'une rame. Nous devrions attirer là-dessus l'attention de ceux qui traduisent de l'anglais au français.

J'ai une autre question à poser, pour ma propre information et celle du Comité. Je vois que nous ajoutons deux annexes à la loi: prévention et contrôle de la pollution, et responsabilités civiles et indemnisation en matière de pollution. La loi actuelle

[Text]

two schedules, one of which deals with births at sea, which I think has been repealed. I believe Schedule II of the act refers to particulars to be registered by the master of a ship concerning birth at sea. Has that been repealed?

Mr. Stewart: I do not think so.

The Chairman: I am told that Schedule I of the act, regarding tonnage measurements, has been repealed. Why was that removed?

Mr. Stewart: The new tonnage convention is part of one of the clauses which the committee has considered.

Mr. Popp: According to clause 5, I believe, it is intended that the regulations to be made under section 94 will replace everything that you find in Schedule I. The idea is to proceed by formal regulation under section 94 rather than by a schedule to the act, as at the present time. This would make it easier to make changes in the event that the international conventions change.

The Chairman: So, until we have new regulations under clause 5, this measure will not exist?

Mr. Popp: If I could anticipate a little bit, we will not proclaim section 94 into force until there are regulations replacing Schedule I so that we do not create a void. If you will turn to the last clause in the bill, you will see that it allows for the proclamation into force of the act or any provisions thereof.

The Chairman: I hope you will not wait as long as you have with the Maritime Code. That legislation became law in 1978 and, if memory serves me well, it is still not proclaimed.

Mr. Popp: I think that the intention is to act more swiftly in this case.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank you, gentlemen, for your time and effort.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

contient déjà deux annexes, dont l'une traite des naissances en mer, et qui a, je crois, été abrogée. Il me semble que l'annexe 2 de la loi a trait à l'enregistrement par le capitaine d'un navire des naissances en mer. Cette annexe a-t-elle été abrogée?

M. Stewart: Je ne pense pas.

Le président: On me dit que l'annexe 1 de la loi, qui a trait aux mesures de jauge, a été abrogée. Pourquoi?

M. Stewart: La nouvelle convention sur le tonnage fait partie d'un des articles que le Comité a examinés.

M. Popp: Selon l'article 5, les règlements qui seront édictés aux termes de l'article 94 remplaceront toutes les dispositions de l'Annexe 1. On veut ainsi procéder en édictant un règlement officiel aux termes de l'article 94, plutôt qu'en ajoutant une annexe à la loi, comme maintenant. Il serait plus facile d'apporter des changements advenant que les conventions internationales soient modifiées.

Le président: Par conséquent, tant qu'aucun nouveau règlement ne sera édicté aux termes de l'article 5, cette mesure n'existera pas?

M. Popp: Permettez-moi de devancer un peu les faits. Nous ne proclamerons l'article 94 que lorsqu'il y aura des règlements pour remplacer l'Annexe 1, de sorte que nous ne créerons pas un vide. Si vous examinez le dernier article du projet de loi, vous verrez qu'il autorise la proclamation de la loi ou de l'une quelconque de ses dispositions.

Le président: J'espère que vous n'attendrez pas aussi longtemps que vous l'avez fait pour le Code maritime. Cette loi a été adoptée en 1978 et, si ma mémoire est bonne, elle n'est pas encore proclamée.

M. Popp: On veut faire diligence cette fois-ci.

Le président: S'il n'y a plus de questions, j'aimerais vous remercier, messieurs, de votre temps et de vos efforts.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G. R. Stewart, Deputy Commissioner, Canadian Coast
Guard;
Mr. Alfred Popp, General Counsel;
Mr. Jim Hornsky, Director General, Ship Safety Branch.

Du ministère des Transports:

M. G. R. Stewart, commissaire adjoint, Garde côtière cana-
dienne;
M. Alfred Popp, avocat général;
M. Jim Hornsky, directeur, division de la sécurité des navi-
res.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on the*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, April 7, 1987
Tuesday, April 14, 1987

Le mardi 7 avril 1987
Le mardi 14 avril 1987

Issue No. 5

First proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

Fascicule n° 5

Premier fascicule concernant:

Le teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 7, 1987
(9)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met *in camera* this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Turner. (7)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated November 27, 1986, commenced consideration of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved—

THAT the Committee meet *in camera* without interpretation or transcription services.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

THAT the Committee invite Mr. Rand H. Matheson to appear before it and that he be paid a reasonable *per diem* and travel allowance.

The question being put on the motion, it was agreed to.

It was agreed—

THAT the response to Senator Guy Charbonneau regarding the Committee's budget be sent as read by the Chairman.

It was agreed—

THAT the Committee would meet according to the timetable submitted.

At 10:04 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, APRIL 7, 1987
(10)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Stollery and Turner. (7)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination;

Mr. G. Manery, Director, International Shipping Policy;

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 7 AVRIL 1987
(9)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Turner. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, entreprend son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose—

Que le Comité se réunisse à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose—

Que le Comité invite M. Rand H. Matheson à comparaître devant lui et que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés au témoin.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu—

Que la réponse au sénateur Guy Charbonneau concernant le budget du Comité lui soit envoyée telle que lue par le président.

Il est convenu—

Que le Comité se réunisse selon l'horaire soumis.

A 10 h 04, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 14 AVRIL 1987
(10)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Stollery et Turner. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination;

M. G. Manery, directeur, politiques maritimes internationales;

Mr. R. H. Matheson, Transportation Consultant.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated November 27, 1986, resumed consideration of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Brennan made a statement and, with his fellow witness, answered questions.

Mr. Matheson made a statement and answered questions.

At 11:05 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

M. R. H. Matheson, consultant en transport.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur le Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Brennan fait une déclaration et, avec son témoin, répond aux questions.

M. Matheson fait une déclaration et répond aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 14, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to study the subject matter of Bill C-21, to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof.

Senator Leopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us this morning from the Department of Transport Mr. Brennan, the Associate Assistant Deputy Minister of Policy and Coordination, and Mr. Manery, the Director of International Shipping Policy. I understand that Mr. Brennan has an opening statement to make.

Mr. M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport: Mr. Chairman, what we would like to do is to take senators through some background of this bill to relate it to the shipping situation, to explain the need for it in the context in which it is proposed. What we have, then, is a short document which we would like to hand out. We hope it will guide senators through the bill to help them understand what the various sections of the bill actually relate to.

The Bill C-21 is an act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act. In doing this, it replaces and updates the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, which is the bill currently in force.

Foreign trade is an important source of revenue and employment for Canada, and a significant part of this foreign trade with overseas countries is exported and carried by sea. Eighty-three per cent of the value of Canadian deep sea exports were carried by water in 1985.

This new act addresses an important aspect of the Canadian economy, the movement of this overseas trade by sea, and it is concerned specifically with what is known in the industry as the liner trade. The liner trade makes up, by tonnage, between 10 and 15 per cent of Canada's deep sea trade, as distinct from bulk, which is a much greater proportion. Bulk trade, of course, is made up of commodities like iron ore, fuels and grain. But here we are not talking about those commodities. In general, the commodities in the liner trade consist of higher value, finished and semi-finished products.

On the basis of value, the liner trade is about two-thirds of Canada's total deep sea trade. Of this amount, about 40 to 60 per cent, it varies from year to year, is carried by conference operators. Liner shipping is the carriage of imports and exports by marine shipping companies which offer regular services between specific ports and which carry cargo in containers, in general. So a liner vessel would be one which goes on a regular sailing. A person could catch the same vessel every Monday morning at 10 o'clock from the port of Montreal and be sure that it sails to Hamburg. That is typical of what a liner route

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 14 avril 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes heureux d'avoir avec nous ce matin, du ministère des Transports, M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politique et coordination, et M. Manery, directeur de la Politique maritime internationale. Je crois comprendre que M. Brennan a une déclaration préliminaire.

M. M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politique et coordination, ministère des Transports: Monsieur le président, nous aimerions rattacher ce projet de loi à la situation des expéditeurs et en expliquer la nécessité dans le contexte proposé. Nous avons un bref document que nous aimerions vous distribuer. Nous espérons qu'il aidera les sénateurs à comprendre à quoi se rapportent les divers articles du projet de loi.

Le projet de loi C-21 vise à soustraire certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence. Il remplace et met à jour la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes actuellement en vigueur.

Le commerce extérieur est une source importante de recettes et d'emplois pour le Canada, et une part importante de nos échanges avec les pays d'outremer se font par bateau, soit 83 p. 100 en 1985.

Cette nouvelle loi traite d'un aspect important de l'économie canadienne, c'est-à-dire de ces échanges par bateau et plus précisément de ce qu'on appelle dans l'industrie le trafic des lignes régulières. Celui-ci représente, en volume, de 10 à 15 p. 100 du commerce canadien par bateau. Le trafic des vraquiers en représente une proportion beaucoup plus élevée; dans leur cas, il s'agit évidemment de produits de base comme le minerai de fer, les combustibles et les céréales. Mais ici, nous ne parlons pas de ces produits. En général, les lignes régulières transportent des produits de plus grande valeur, des produits finis et semi-finis.

La valeur du trafic des lignes régulières représente environ les deux-tiers du commerce canadien par bateau. De 40 à 60 p. 100 de ces importations et exportations sont transportées par les membres de conférences maritimes. Le trafic des lignes régulières désigne le transport d'importations et d'exportations par des compagnies de transport maritime qui offrent des services réguliers entre des ports particuliers; généralement, elles transportent les marchandises dans des conteneurs. Un navire de ligne est donc un navire qui suit une route régulière. Ainsi, on peut prendre le même navire tous les lundis matin à dix

[Text]

would represent. Those vessels in the liner trade carry, as I said earlier, higher value cargo, mostly in containers.

About half of the total liner companies operating in Canadian trade form what is known as conferences. These are associations of carriers that not only supply the type of liner services which I have described but also regulate rates, charges and conditions of carriage and publish a common tariff. There were some 34 conferences operating in Canadian trades at the end of 1986. The point about all of this, of course, is that the practice of setting common tariffs would not be legal were it not for the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

The conference system has been in existence for quite a long time. It first appeared more than a hundred years ago in trade between Britain and India. It was brought about by the problems relating to cut-throat competition at that time, which began to cause a great deal of instability and unreliability. It was agreed amongst various shippers that service regularity, safe carriage and price stability would be beneficial to all parties, and this eventually led to the establishment of these liner conferences. They have existed in one form or another in most countries in the world ever since.

In Canada, the first investigation into conferences took place in about 1913. Subsequent inquiries led to the enactment of the Shipping Conferences Exemption Act of 1971. It did take a long time to get around to putting legislation in place to legalize what conferences were doing, but in 1971 this act came into force. Subsequently, it was replaced by the Shipping Conference Exemption Act of 1979, which was, in many respects, similar to the 1971 act.

Among other things, the 1979 act requires the filing of agreements, tariffs, surcharges, the standard form of loyalty contract, and it allows the Director of Investigative Research of the Department of Consumer and Corporate Affairs to inquire on his own initiative into the practices of conferences. The white paper "Freedom to Move", which government put out about 18 months or two years ago, accepted that the removal of the conference system is neither feasible nor desirable. That, of course, may well be an issue in debate should the conference system continue, but, as I was saying, in most parts of the world it exists. The white paper "Freedom to Move" endorsed its continuation. In fact, to the south of us the United States, in its U.S. Shipping Act of 1984, strengthened the immunity of the conference from anti-trust legislation in some areas. At the same time, the U.S. act encouraged more competition amongst the members of conferences and thus accords with Canadian policy as set out in the "Freedom to Move" document.

This bill coming forward now proposes three fairly fundamental changes to the previous legislation. The first change provides that a mandatory right of independent action will be required to be written into any conference agreement, giving individual members of a conference the right to provide a service or a rate different from that stated in the tariff published by the conference. A member may take this action after 10 days' notice in writing to other members of the conference.

[Traduction]

heures au port de Montréal et être certain qu'il accostera à Hambourg. C'est un exemple de route régulière. Les navires de lignes régulières transportent, comme je l'ai dit, des marchandises de plus grande valeur, en général dans des conteneurs.

À peu près la moitié des compagnies de lignes régulières sont constituées en conférences maritimes. Ces associations de transporteurs non seulement offrent les services de lignes régulières dont j'ai parlé, mais réglementent aussi les taux, droits et conditions de transport et publient des tarifs communs. À la fin de 1986, il y en avait 34. Évidemment, la fixation de tarifs communs serait illégale sans la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Ce système existe depuis longtemps. Il est apparu il y a plus de 100 ans, dans le commerce entre la grande-Bretagne et l'Inde, à la suite des problèmes que posait la concurrence farouche qui s'exerçait à cette époque et qui avait commencé à causer beaucoup d'instabilité et d'incertitude. Les divers expéditeurs reconnaissaient que la régularité du service, la sécurité du transport et la stabilité des prix seraient profitables à tous les intéressés, ce qui a finalement conduit à la création de ces conférences maritimes. Il en existe depuis, sous une forme ou une autre, dans presque tous les pays du monde.

Au Canada, la première enquête sur ces conférences a eu lieu en 1913. Les enquêtes subséquentes ont conduit à l'adoption de la Loi dérogatoire de 1971 sur les conférences maritimes. Il a fallu attendre longtemps avant qu'on adopte une loi qui légalise l'activité de ces conférences; ce n'est qu'en 1971 que la première est entrée en vigueur. Elle a ensuite été remplacée par la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes qui, à bien des égards, lui ressemble.

Entre autres, la loi de 1979 exige le dépôt des accords, des tarifs, des surcharges et des formules types de contrats d'exclusivité et elle permet au Directeur des enquêtes et recherches du ministère de la consommation et des corporations d'examiner de sa propre initiative les pratiques des conférences. Le livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, que le gouvernement a publié il y a un an et demi ou deux, reconnaît que l'abolition du système des conférences n'est ni réalisable, ni souhaitable. Évidemment, on pourra encore en discuter si le système est maintenu, mais comme je le disais, ces conférences existent à peu près partout dans le monde. Donc, le livre blanc intitulé *Aller sans entraves* en recommandait le maintien. En fait, la loi américaine sur la marine marchande de 1984 a renforcé l'immunité des conférences par rapport aux lois anti-trust. Elle favorise aussi une plus grande concurrence entre les membres des conférences et cadre donc avec la politique canadienne énoncée dans *Aller sans entraves*.

Le projet de loi à l'étude apportera à la loi trois changements assez importants. Premièrement, un membre d'une conférence aura le droit de fournir des services ou de demander des taux différents de ceux publiés par la conférence, et ce droit de prendre des mesures distinctes devra être inscrit dans les accords intra-conférences. Un membre d'une conférence pourra prendre une mesure distincte dans les dix jours suivant l'envoi aux autres membres d'un avis à cet effet. A notre avis,

[Text]

This, we believe, will have the effect of keeping rates at competitive levels and will be of benefit to shippers.

The second major change is that service contracts, which are confidential contracts where specific quantities of goods are moved for agreed rates over a fixed period of time, will now be permitted between conference members and shippers. These contracts can be between individual conference members and a shipper or between the conference as a whole and a shipper. A conference agreement will establish the terms and conditions respecting the use of service contracts and must also provide that a member may no longer be bound by service contracts after giving notice to the other members. The confidentiality of these contracts is protected by both limited access to their contents and constraints upon the use of the data. That is the second major difference. First was this mandatory right of independent action; secondly, confidential service contracts.

In addition to line of service contracts, the bill retains loyalty—or what we sometimes used to call patronage—contracts, which have been in use for many years. These were contracts by which a shipper may commit a percentage of his goods, up to and including 100 per cent, to a conference in return for a reduction by up to 15 per cent of the published rate at which they may be carried. I bring this to senators' attention to avoid any confusion between service and loyalty contracts. Service contracts are confidential and deal with specific quantities of goods. Loyalty contracts are public, in a standard form and deal only with percentages of the total goods available for shipment.

The third important difference between this bill and the previous one is a new dispute resolution procedure. Complaints made to the regulatory agency may be open to public hearings and decided on the basis of the material filed. The agency must render a decision no later than 120 days after the complaint has been filed. There is an alternative mechanism available to complainants. Existing acts, the 1979 act, identified the procedures of the National Transportation Act for the resolution of complaints against agreements or practices of conferences. This act uses the effect on the public interest as a test. The investigation of complaints procedure that I have just described is an alternative to the National Transportation Act approach.

The bill clarifies the setting, quoting and charging of multi-model and through rates. That is another difference, albeit a relatively small one compared with the three I have just outlined. While the proposed act allows conferences to set and quote a through rate in its tariff—a through rate being a door-to-door rate as distinct from a port-to-port rate—the actual amounts to be paid by the ocean carrier to the inland carriers in Canada must be decided upon on an individual basis—and that is between one conference member and the inland carrier. The intent of this really is to prevent this legislation reaching into allow conference practices to prevail in land transportation. They were only meant really for the port-to-port movements.

The proposed act exempts conference and interconference agreements from the Competition Act if they conform to the

[Traduction]

cette disposition permettra de s'assurer que les taux restent à des niveaux concurrentiels et elle sera profitable aux expéditeurs.

Deuxièmement, des contrats d'exclusivité limitée, contrats confidentiels aux termes desquels des quantités déterminées de marchandises sont transportées moyennant des taux convenus pour une période déterminée, pourront être conclus entre une conférence ou des membres d'une conférence et des expéditeurs. Un accord intra-conférence déterminera les conditions qui régissent l'utilisation des contrats d'exclusivité limitée, il devra aussi stipuler qu'un membre peut y déroger après en avoir donné préavis aux autres. L'accès au contenu de ces contrats et l'utilisation des données qu'ils renferment seront limités. Telle est la deuxième différence importante. La première est le droit de prendre des mesures distinctes, et la deuxième, le caractère confidentiel des contrats d'exclusivité limitée.

Outre les contrats d'exclusivité limitée, le projet de loi conserve les contrats d'exclusivité, qu'on utilise depuis bien des années. Il s'agit de contrats aux termes desquels un expéditeur peut confier à une conférence un pourcentage de ses marchandises, jusqu'à concurrence de 100 p. 100, contre une réduction du taux de frêt publié d'au plus 15 p. 100. J'en parle aux sénateurs pour éviter toute confusion entre les deux types de contrats. Les contrats d'exclusivité limitée sont confidentiels et portent sur des quantités de marchandises déterminées, tandis que les contrats d'exclusivité sont publics, font l'objet d'une formule type et ne concernent qu'un pourcentage des marchandises à expédier.

La troisième différence importante entre ce projet de loi et la loi concerne le mode de règlement des différends. En cas de plaintes, la commission peut tenir des audiences ou fonder sa décision sur les documents qui lui ont été présentés. Elle doit rendre sa décision au plus tard dans les 120 jours suivant le dépôt de la plainte. C'est un autre mécanisme par rapport à celui de la loi de 1979, de la Loi nationale sur les transports. Celle-ci utilise comme critère l'intérêt public. La procédure des enquêtes dont je viens de parler est donc une autre solution par rapport à l'approche prévue dans la Loi nationale sur les transports.

Le projet de loi éclaircit aussi l'établissement, la proposition et la perception de taux intermodaux et forfaitaires. C'est une autre différence, quoique relativement mineure en comparaison des trois autres que je viens de mentionner. Le projet de loi permet aux conférences de fixer et de proposer un taux forfaitaire, soit un taux de transport porte à porte plutôt que port à port, mais la somme que doit verser le transporteur maritime au transporteur terrestre au Canada doit être déterminée individuellement, c'est-à-dire entre un membre d'une conférence et le transporteur terrestre. On veut ainsi empêcher que les pratiques des conférences maritimes prévalent dans le transport terrestre. Ces pratiques doivent se limiter au transport port à port.

Le projet de loi soustrait à l'application de la Loi sur la concurrence les accords intra-conférences et les accords mixtes qui

[Text]

requirements set out in the legislation. Exemption does not apply, however, in a number of situations—and these are the things which the conference cannot do, or, if they do them, they are no longer covered by the exemption from the law. The exemption does not apply unless the conference provides the right of independent action to each member. We have mentioned that already. Exemption does not apply if two or more members of the conference agree to use a vessel in the predatory pricing role or refuse to transport goods because the shipper has used a non-conference ship, or limit the use by a non-conference ship of a port or of a facility. Any discriminatory action like that is not allowed, otherwise the exemption is lost.

Predatory pricing policies are not exempted by this act. An exemption does not apply where a conference makes a collective agreement with any carrier in Canada for the amount to be paid for the inland transportation of goods. That is the way that we get around this question of multi-model rates to which I was referring earlier.

In order to allow shippers time to react to rate increases, the act will require conferences to give 30 days notice in writing of such increases; and when it comes to the imposition of surcharges, such as fuel or currency surcharges, again, there is a notice period of 14 days required.

Existing fines have increased from \$500 per day to \$5,000, to account for inflation, et cetera, since the time the previous act was passed.

The time limitation on proceedings under the act—prosecutions—has been increased from one year to three years, and the proposed act will remain in force for five years after proclamation—similar to the previous act—with provision for extension for total periods of up to five years at a time.

So several provisions of the proposed act remain substantially the same as in the existing act, and these deal with certification of documents, the maintenance of offices in Canada, meetings with designated shipper groups, and regulation-making powers of the Governor in Council.

That basically is the background to this piece of legislation. In a sense, the act is a form of balancing mechanism. Conferences are allowed to do certain things which they would not normally be allowed to do, such as setting common tariffs. These are exempted from the existing law by this act. In return there is a sort of code of things laid out for them, some of the things which they must do and others which they must not do. I guess most of the testimony which we expect you will hear from witnesses during the course of discussing this act will be to ask "Is this balance right? Does it go too far one way or too far the other way?". The balance is certainly different from the previous piece of legislation. We think it is more competitive; it is more appealing to shippers, certainly. The question will be whether or not the balance is right. Perhaps I could now ask Mr. Manery to elaborate on a piece of paper he has prepared which I believe will help you to work with the bill; and he will describe what the various sections are intended to do.

[Traduction]

respectent les exigences qu'il énonce. Cette exemption ne s'applique pas dans un certain nombre de situations, c'est-à-dire lorsque les conférences font ce qu'elles ne sont pas autorisées à faire. Par exemple, elle ne s'applique pas si la conférence n'accorde pas à chacun de ses membres le droit de prendre des mesures distinctes. Nous en avons déjà parlé. Elle ne s'applique pas si deux membres ou plus s'entendent sur des pratiques relevant de la prévarication, refusent de transporter des marchandises parce que l'expéditeur a utilisé un navire qui n'appartient pas à la conférence, ou limitent l'utilisation, par un navire qui n'appartient pas à la conférence, d'un port ou d'une installation. Prendre une mesure discriminatoire semblable entraîne la perte de l'exemption.

Le projet de loi n'exempte pas les pratiques qui relèvent de la prévarication. Il n'y a pas d'exemption lorsqu'une conférence s'entend avec un transporteur au Canada sur la somme à payer pour le transport terrestre des marchandises. Il s'agit de la question des taux intermodaux que j'ai déjà abordée.

Pour que les expéditeurs aient le temps de réagir aux augmentations de taux, les conférences devront en donner un préavis écrit de 30 jours; pour ce qui est de l'imposition des surcharges relatives au combustible, par exemple, le préavis exigé sera de 14 jours.

Depuis l'adoption de la première loi, les amendes sont passées de 500 à 5 000 \$ par jour, compte tenu de l'inflation et d'autres éléments.

Des poursuites pourront être intentées dans les trois années suivant le moment où l'infraction a été commise plutôt que dans l'année suivante seulement et la loi proposée restera en vigueur cinq ans après avoir été promulguée, tout comme il en était de la loi précédente; on pourra en outre la proroger de cinq ans à la fois.

Plusieurs dispositions restent sensiblement les mêmes, par exemple en ce qui concerne l'attestation des documents, les bureaux à tenir au Canada, les réunions avec les groupes d'expéditeurs désignés et les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil.

Voilà donc, pour l'essentiel, la toile de fond de ce projet de loi. En un sens, la loi est une sorte de mécanisme qui assure un équilibre. Les conférences sont autorisées à faire certaines choses que, normalement, elles ne pourraient faire, par exemple fixer des tarifs communs. Elles les soustrait en outre à l'application de certaines règles de droit. Par ailleurs, les conférences sont tenues de respecter un code d'éthique. J'imagine que la plupart des témoignages que vous entendrez au cours de l'examen de ce projet de loi tourneront autour de la question de savoir si cet équilibre est juste ou si la balance penche trop d'un côté ou de l'autre. Il est certain que cet équilibre est différent de celui qui était établi par le projet de loi précédent. Nous croyons qu'il favorise une plus grande concurrence; ce qui est certain, c'est qu'il est plus intéressant pour les expéditeurs. Il reste maintenant à savoir si l'équilibre est juste. Je pourrais peut-être maintenant demander à M. Manery de nous en dire plus long sur un document qu'il a rédigé et qui, à mon avis, vous aidera à examiner le projet de loi; M. Manery va vous décrire l'objet visé par les divers articles.

[Text]

Mr. G. Manery, Director, International Shipping Policy, Department of Transport: Thank you. The first page of the hand-out is simply a listing of all of the sections and the titles, just as a reference. Starting on the second page, it is a list of all those provisions which have not been changed and essentially are the same as the existing act, with perhaps changes to paragraph numbers and things like that. The short title, of course, and the administration of the act will still be the CTC. Certification of the filings will still be necessary. The notice periods for loyalty amendments and loyalty contracts are the same. Consumer and Corporate Affairs has investigative powers of conferences, and that will remain the same. There is the inspection destruction of documents. Conferences would be required to retain offices in Canada, as now. They would have to make available the tariffs for inspection. They must meet with the designated shippers group when requested to do so; and the CTC would have powers to make regulations for the provision of information. They could require a security deposit, and, of course, repealing of the existing act, if this one comes into force.

On the third page there are administrative provisions which are necessary because of the new provisions that are going in. Since we have included confidential service contracts, there is a section preventing disclosure of the information.

There is an investigation of complaints procedure that is essentially the same as section 23 of the National Transportation Act, and that has been changed to deal with reducing competition instead of using the public interest as the test.

Offence and punishment provision is essentially the same as the existing one, except that there is a provision that increases the bar to time and implementation of proceedings against the conference. It is now one year, and under the new proposal it is three years. Then there are the transitional provisions and the consequential amendments

On the fourth page we come to the heart of the bill. With regard to interpretation, there are two sections that are important. There is the independent action, and the service contracts.

Section 4 is the part that exempts conferences from the provision of the Competition Act—and that is the real heart and where the controversy will exist. Section 5 refers to those agreements which Martin mentioned are not exempt; and here we have one new provision that has caused some concern, where we have made it clear that predatory conduct is not exempted by this act.

The filing of documents have changed in some cases, because essentially we had what is referred to as "moving goal

[Traduction]

M. G. Manery, directeur, Politiques maritimes internationales, ministère des Transports: Je vous remercie. La première page du document est une simple liste, fournie à titre de référence, de tous les articles du projet de loi et de leurs titres. À la page 2, vous trouverez une liste de toutes les dispositions de la loi actuelle qui n'ont pas été modifiées et qui sont restées essentiellement les mêmes, abstraction faite de quelques changements à la numérotation des paragraphes et alinéas. Le titre abrégé est évidemment le même et l'application de la loi continuera de relever de la CCT. Il demeurera nécessaire de faire certifier la conformité des documents déposés. Les périodes d'avis de modification aux contrats d'exclusivité sont les mêmes. Le ministère de la Consommation et des Corporations conservera le pouvoir d'enquêter sur les conférences. Les dispositions relatives à l'examen et à la destruction de documents sont les mêmes. Les conférences maritimes seront tenues d'avoir un bureau au Canada, comme à l'heure actuelle. Elles devront dévoiler leurs tarifs de taux de fret aux inspecteurs. Elles devront rencontrer sur demande les groupes d'expéditeurs désignés et la CCT aura le pouvoir de prendre des règlements relatifs à la divulgation des renseignements. La Commission pourrait exiger le dépôt d'un cautionnement et, évidemment, l'abrogation de la loi dérogatoire de 1979 si le projet de loi devait entrer en vigueur.

À la page 3, vous trouverez des dispositions d'ordre administratif rendues nécessaires par l'insertion dans la loi de nouvelles dispositions. Par exemple, comme un des articles du projet de loi prévoit la confidentialité des contrats d'exclusivité limitée, il y a à la page 3 une disposition empêchant la divulgation de ces renseignements.

Une procédure d'examen des plaintes est également prévue; elle est essentiellement la même que celle qu'on trouve à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, sauf que le critère est maintenant la réduction de la concurrence plutôt que la nuisance à l'intérêt public.

La disposition relative aux infractions et peines est essentiellement restée inchangée, mais l'interdiction dure maintenant aussi longtemps que les poursuites contre la conférence impliquée. À l'heure actuelle, la limite prescrite est d'un an, mais aux termes du projet de loi, elle serait de trois ans. Viennent ensuite les dispositions transitoires et les modifications corrélatives.

À la page 4, nous entrons dans le vif du projet de loi. En ce qui concerne les définitions, deux d'entre elles sont importantes: celle de la mesure distincte et celle du contrat d'exclusivité limitée.

L'article 4 est la disposition qui soustrait les conférences à l'application de la Loi sur la concurrence; cet article est au cœur du projet de loi et c'est sur lui que portera surtout la controverse. L'article 5 décrit les accords dont Martin a dit qu'ils ne sont pas soustraits à l'application de la Loi sur la conférence et prévoit une nouvelle disposition qui a causé une certaine inquiétude, car elle précise que le projet de loi ne soustrait pas à la Loi sur la concurrence les activités qui visent à réduire abusivement la concurrence.

Les dispositions qui concernent le dépôt de documents ont été modifiées à certains égards parce qu'avant, nous étions

[Text]

posts". They had to file 60 days after their conference agreement came into effect, and some people viewed that as meaning after they had first been caught doing something wrong, that it was 60 days later. So the time now establishes that it is effective on the date when it is filed; so there can be no "moving goal posts".

The filing times are reflected in that. The giving of notices, to the increased notices to which Martin mentioned, for increases in rates and surcharges. With regard to the coming into force provisions, there was some controversy as to what that actually meant; so we have tried to clarify that.

On the fifth page refers to the two definitions that I mentioned—the independent action—which is fairly straightforward. Any member can take independent action against a rate of service item or any provision that is not in the conference tariff.

The service contracts, again, is fairly straightforward in the definition. Essentially it is any agreement to carry goods at a specific rate, and that includes a service item.

On page 6 it gets into section 4, where the tariffs, loyalty contracts, service, is new—port allocation, time of sailing, times of service and cargo sharing, and admission or expulsion, are all items that are exempted by this act from the provisions of the Competition Act.

In section 4(2) it sets out that the date starts on the day it is filed. That prevents the "moving goal posts".

The conditions of exemption set out that you must provide in the basic conference agreement the right of independent action for each member, and that independent action rate must be published by the conference within 10 days of its being filed; and any member of the conference can join the independent action item on or after the effective date.

Section 4(4) is the provision dealing with predatory contracts, where we were just trying to clarify that section 34(1)(c) of the Competition Act is not an exemption. That continues to be in force even though this act applies.

On page 7 it is a list of those provisions that are prohibited—the "Fighting Ships", and so on, that Martin mentioned—and a new provision which deals with the agreements with inland provisions—also which Martin mentioned.

On page 8 it simply sets out the filing times in a manner where you can see all of the filing requirements on one page: the conference agreement by the effective date, any interconference agreement by the effective date; and the next one is a change where in the existing act the conference could have an

[Traduction]

essentiellement sous le régime de ce que nous appelons les «créneaux mobiles». Les conférences devaient déposer leurs documents 60 jours après l'entrée en vigueur de leurs accords et d'aucuns estimaient que cela signifiait 60 jours après avoir été pris en flagrant délit d'infraction. Maintenant, le projet de loi précise que l'accord entre en vigueur le jour où il est déposé, de telle sorte qu'il n'y a plus de «créneaux mobiles».

Le projet de loi prévoit les délais de dépôt. Les dispositions relatives aux avis portent sur les avis d'augmentation des taux de fret et des surprimes dont Martin a parlé. Il y avait controverse quant à la signification réelle de la disposition relative à l'entrée en vigueur et nous nous sommes efforcés de clarifier ce point.

À la cinquième page, nous parlons des deux définitions que j'ai mentionnées. Celle de la mesure distincte est assez claire: tout membre d'une conférence peut assurer un service à un taux de fret et à des conditions qui ne sont pas prévus dans le tarif de la conférence.

La définition du contrat d'exclusivité limitée est également assez claire. Il s'agit essentiellement d'un contrat prévoyant le transport de marchandises à un taux de fret et un certain niveau de service.

À la page 6, nous parlons de l'article 4, qui traite des tarifs, des contrats d'exclusivité, des contrats d'exclusivité limitée—ce qui est nouveau—de la répartition des ports, de l'horaire des départs des navires, des genres de services, du partage du transport des marchandises ainsi que des adhésions aux conférences et des exclusions hors de celles-ci. Tous ces domaines sont soustraits par le projet de loi à l'application de la Loi sur la concurrence.

Le paragraphe 4(2) prévoit qu'un accord entre en vigueur le jour où le texte ou un exposé en a été déposé auprès de la Commission. Cela rend impossibles les «créneaux mobiles».

Les conditions d'exemption exigent qu'on prévoise dans l'accord intra-conférences le droit de chaque membre à recourir à une mesure distincte et que la conférence publie le taux de fret distinct dans les 10 jours suivant son annonce; en outre, tout membre d'une conférence peut pratiquer le taux de fret distinct à compter de sa date d'entrée en vigueur.

Le paragraphe 4(4) porte sur les contrats relevant de la prévarication et nous avons simplement veillé à préciser que le projet de loi n'a pas pour effet de soustraire à l'application de la loi quelqu'un qui se livre à une politique visée à l'alinéa 34(1)c) de la loi. Cet alinéa continuera de s'appliquer même si le projet de loi est adopté.

À la page 7 figure une liste des dispositions portant sur les activités interdites—l'usage de «Fighting ships» et d'autres pratiques dont Martin a parlé—et on y trouve une nouvelle disposition qui porte sur les accords avec les transporteurs qui naviguent dans les eaux intérieures, dont Martin a également parlé.

À la page 8, nous avons simplement fait un tableau de tous les délais de dépôt, des dates d'entrée en vigueur des accords intra-conférences et des accords mixtes. À la page suivante, nous parlons d'une modification à une disposition de la loi actuelle qui prévoyait qu'on pouvait conclure un accord avec

[Text]

agreement with an independent; and that was to be filed. But that provision has been deleted.

So, if they now have an agreement with an independent line, it must comply with the Competition Act. The service contract is filed 30 days after the effective date. The change in memberships are filed 30 days after the effective date, and tariff and loyalty contracts are filed by the effective date. Amendments are filed 30 days after.

Respecting notices for rate increases and surcharges, and new surcharges, and what I have called independent action on service contracts, they must give 15 days notice to the Canadian Transport Commission of taking that action.

Notice of amendments to loyalty contracts must be given to the CTC by the effective date, and must contain the tariff.

With respect to the coming into force provision, the existing provision, as I understand it, was intended to mean that the act could be extended in five-year periods indefinitely, but it has been interpreted that it can only be extended up to five years. One could extend it by a five-year period or by one-year periods up to five years. To make it clear that the intent is that it can be extended indefinitely, but only in five-year periods, we have reworked the section, and this should clarify that it can be extended indefinitely, but each extension is not to exceed five years.

That is all that is in the handout.

Mr. Brennan: That is the presentation, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Mr. Brennan, in your statement you refer to liner trade. To my knowledge—and I might be wrong—there is no Canadian flagship in the liner trade.

Mr. Brennan: I am not aware of any involved in the liner trade. On the high seas, generally, there are few deep sea vessels which fly Canadian flags, perhaps as little as 15 or 20 at any one time.

The Chairman: Would it be asking too much of you to provide statistics on the number of ships involved in the liner trade and the nationalities of each ship?

Mr. Brennan: I am sure we could do that, Mr. Chairman. I mentioned that there was something in the order of 40 conferences operating into and out of Canada. Some are quite small, doing little business. The largest one, I suppose, is the one that operates over the North Atlantic, going to Montreal from Hamburg, and places like that. You might find carriers like Hapag-Lloyd, Columbus Lines and Canada-Maritime, which was formerly CP Ships.

[Traduction]

un transporteur indépendant et que cet accord devait être déposé; cette disposition a maintenant été supprimée.

Par conséquent, si une conférence conclut un accord avec un transporteur indépendant, cet accord doit être conforme à la Loi sur la concurrence. Le contrat d'exclusivité limitée doit être déposé dans les 30 jours suivant sa prise d'effet. Les changements à la composition d'une conférence doivent être déposés au plus tard 30 jours après leur prise d'effet tandis que les tarifs de taux de fret et la formule type de contrat d'exclusivité doivent être déposés le jour même de leur prise d'effet. Les modifications aux contrats et aux tarifs de taux de fret doivent être déposées dans les 30 jours suivant leur prise d'effet.

Les avis d'augmentation des taux et des surprimes et l'avis des nouvelles surprimes et de ce que j'ai appelé les dérogations aux conditions des contrats d'exclusivité limitée doivent être déposés auprès de la Commission canadienne des transports 15 jours après la prise d'effet des nouvelles conditions.

Les avis concernant les modifications aux contrats d'exclusivité doivent être déposés auprès de la CCT à la date de prise d'effet des modifications et les nouveaux tarifs de taux de fret doivent y figurer.

En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la loi, la disposition actuelle, sauf erreur, était censée signifier que la durée d'application de la loi pouvait être prorogée indéfiniment par périodes de cinq ans, mais après interprétation, il appert qu'elle ne peut être prorogée que de cinq ans. Elle peut donc être prorogée pour une période de cinq ans une seule fois ou pour cinq périodes consécutives d'une année. Pour qu'il soit clair que la durée d'application peut-être prorogée indéfiniment, mais uniquement par périodes de cinq ans, nous avons reformulé l'article de manière à préciser que la durée peut être prorogée indéfiniment, mais que chaque prorogation ne peut excéder cinq ans.

Voilà donc notre document en résumé.

M. Brennan: C'était notre déclaration préliminaire, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, messieurs.

M. Brennan, dans votre déclaration, vous avez parlé des paquebots de grande ligne. À ma connaissance—mais je peux me tromper—il n'existe pas de paquebot immatriculé au Canada.

M. Brennan: Je n'en connais pas non plus. En général, peu de navires transatlantiques arborent le pavillon canadien; je dirais qu'il n'y en a peut-être jamais plus de 15 ou 20 à la fois sur l'océan.

Le président: Serait-ce trop vous demander que de nous fournir des statistiques sur le nombre de paquebots qui naviguent actuellement et sur le pays où chacun est immatriculé?

M. Brennan: C'est parfaitement faisable, monsieur le président. J'ai dit qu'il y avait environ 40 conférences maritimes au Canada. Certaines sont très petites et transportent peu de fret. Je crois que la plus importante est celle qui navigue dans l'Atlantique nord et qui assure la liaison entre Hambourg et d'autres ports européens de même taille et Montréal. D'autres conférences sont assez importantes, notamment la Hapag-

[Text]

We can give you a list of the members of those conferences and some indication of the vessels which they operate and the flags they sail under.

The Chairman: The 1979 act was extended by proclamation in 1984.

Mr. Brennan: The five-year term expired in 1984. It was then extended by one year. That took place in March, 1984. It has been extended twice since then, and more recently from March 31, 1987 to December 31, 1987. Obviously, if this bill is passed, that would immediately—

The Chairman: And that was done in one-year stages?

Mr. Brennan: Yes. There were a number of reasons for that. There was, in fact, a bill before the Senate before the election of 1984. Mr. Manery and myself appeared before this Senate committee on that bill, but that bill died on the order paper when the election was called. That one bill came in during the interim period.

The Chairman: Thank you very much. Are there any questions, honourable senators?

Senator Stollery: Mr. Chairman, I have just gone through the material that was distributed. I did not hear the answer to your question respecting how many conferences there are in Canada. I have heard of the North Atlantic Conference, but I did not know there were many others. Could you give me an idea of the number of conferences there are?

Mr. Brennan: There are approximately 40 conferences that operate into Canada.

Senator Stollery: In other words they are conferences operate international rather than a nationally?

Mr. Brennan: Yes. I will select a few at random. There is the American West African Freight Conference, the Canadian Continental Eastbound Freight Conference, the Japan West Canada Freight Conference, the Eastern Canada Columbia Tariff, the Australia Pacific Coast Conference.

Senator Stollery: Are any of those national? Do any of those operate within Canada, or are they all basically cartels that operate from some other country into Canada?

Mr. Brennan: They all represent international shipping. This whole area relates to international trade. I know of no situation where a conference-type practice is allowed in domestic trade.

What in fact happens is that the various shipping companies which operate around the world will, for the purposes of serving certain routes, band into conferences. You may get one shipping line which is a member of one conference crossing the Atlantic, while it may operate in another conference between

[Traduction]

Lloyd, la Columbus Lines et la Canada-Maritime, anciennement appelée CP Ships.

Nous pouvons vous fournir une liste des membres de ces conférences ainsi que des navires qu'ils exploitent et des pavillons que ces navires arborent.

Le président: En 1984, la durée d'application de la loi de 1979 a été prorogée par proclamation.

M. Brennan: La période de cinq ans a expiré en 1984. En mars de la même année, la durée d'application de la loi a été prorogée d'une année. Elle l'a encore été deux fois par la suite et dernièrement, c'est-à-dire le 31 mars 1987, elle a encore été prorogée au 31 décembre 1987. De toute évidence, si le projet de loi est adopté, cela aura immédiatement pour effet . . .

Le président: Et elle a été chaque fois prorogée d'un an?

M. Brennan: Oui. Il y a un certain nombre de raisons à cela. En fait, un projet de loi avait été déposé au Sénat avant les élections de 1984. M. Manery et moi-même avons témoigné devant votre comité lorsque vous l'avez étudié, mais le projet de loi est resté au *Feuilleton* lorsque les élections ont été déclenchées. Ce projet de loi a été présenté dans l'intervalle entre deux périodes de prorogation.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Avez-vous des questions, honorables sénateurs?

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je viens tout juste de lire le document qui nous a été distribué. Lorsque vous avez demandé combien de conférences maritimes il y avait au Canada, je n'ai pas entendu la réponse. Le témoin a parlé de la conférence qui navigue dans le nord de l'Atlantique, mais j'ignorais qu'il y en avait beaucoup d'autres. Pouvez-vous nous dire approximativement combien de conférences il y a à l'heure actuelle?

M. Brennan: Il y en a environ 40 qui font le transport entre d'autres pays et le Canada.

Le sénateur Stollery: En d'autres termes, ce sont des conférences qui font le transport international plutôt que le transport national, n'est-ce pas?

M. Brennan: C'est exact. Je pourrais vous en citer quelques-unes au hasard. Il y a la *American West African Freight Conference*, la *Canadian Continental Eastbound Freight Conference*, la *Japan West Canada Freight Conference*, la *Eastern Canada Columbia Tariff* et la *Australia Pacific Coast Conference*.

Le sénateur Stollery: Parmi celles-là, y en a-t-il qui soient des conférences nationales? Y en a-t-il qui soient des conférences canadiennes ou s'agit-il surtout de cartels étrangers qui font du transport vers le Canada?

M. Brennan: Ce sont toutes des conférences internationales. Les conférences ne font que le transport international. À ma connaissance, aucune conférence n'est autorisée à faire du transport pour le Canada.

En fait, les compagnies de transport maritime des divers pays se regroupent en conférences pour desservir certaines régions du globe. Par exemple, une compagnie de transport maritime peut faire partie d'une conférence pour faire le transport transatlantique, appartenir à une autre conférence pour

[Text]

Europe and South America and in another somewhere in the Pacific. There is, obviously, cross membership between the important ones.

The ones which serve Canada, of course, are the ones that cross the Atlantic, the Pacific conferences, which serve the Pacific coast, and the ones which serve Japan.

Senator Stollery: Do they have a long history? I have run into these conferences from time to time. For example, in 1910 did they have these cartels?

Mr. Brennan: Yes. They go back to the tea trade between Britain and India. That is when they were first set up.

There was an interesting television series which went back to the time of sailing ships and which portrayed the adventures which people had in ships 100 and 150 years ago when all of these cutthroat practices of reducing the price of cargo and reducing the rates before a ship sailed led to chaos.

Senator Stollery: I ask that because years ago when I was travelling in what was left of the French Empire the organizations that seemed to be involved in these cartels were British shipping companies, the British-India trade was very famous. Is that true? The French shipping companies did not seem to be as involved in that.

noticed, it seems to have developed in some areas, particularly the India trade, but not in other areas.

Mr. Manery: The conference system has developed in all areas. It involves shipping lines from all countries, but it is true to say that the major lines have been with what we call our OECD trading partners from western Europe. The British are big in conference shipping, but so are the Norwegians, the Belgians, the Germans and a number of other countries.

In fact, there is a group in Europe, the Consolidated Shipping Group, which hopes to have representatives appear before this committee. That is representative of western Europe and Japan. The representatives of that group feel strongly about conferences; all of their members participate in conference systems one way or another. They feel very strongly about conferences because all of their members participate in conference systems in one way or another. So at least 14 or 15 countries of western Europe are involved in conference shipping.

Senator MacDonald (Halifax): When did it start to break down? In what years were there too many ships chasing too many containers? When did the under-cutting start and the members start to balk? What years were they?

[Traduction]

faire du transport entre l'Europe et l'Amérique du sud et être membre d'une troisième conférence pour faire du transport dans le Pacifique. De toute évidence, les grandes conférences ont des membres en commun.

Celles qui desservent le Canada sont évidemment celles qui traversent l'Atlantique, celles qui naviguent dans le Pacifique et qui desservent la côte ouest et celles dont les navires partent du Japon.

Le sénateur Stollery: Existente-elles depuis longtemps? J'en ai entendu parler plus d'une fois. Existait-elles en 1910, par exemple?

M. Brennan: Oui. Elles remontent au commerce du thé entre l'Angleterre et l'Inde. C'est à cette époque-là qu'elles ont pour la première fois été constituées.

Il y a eu une intéressante série d'émissions télévisées qui traitait de l'époque des grands voiliers et qui décrivait les aventures que vivaient les équipages des navires il y a 100 ou 150 ans, à l'époque où ces pratiques de rapace, qui consistaient à réduire le prix ou la valeur du fret pour faire baisser les taux de fret avant que les navires ne prennent la mer, ont conduit à l'anarchie dans les transports.

Le sénateur Stollery: Si je vous demande cela, c'est parce qu'il y a déjà des années, lorsque je voyageais dans les derniers vestiges de l'Empire français, les compagnies de transport maritime qui appartenaient à ces cartels étaient britanniques; le commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde était connu de tous. Est-ce exact? Les compagnies de transport maritime françaises n'y participaient pas, semble-t-il.

Je voudrais savoir comment cette pratique s'est développée; à ce que j'ai remarqué, les conférences semblent avoir pris de l'expansion dans certains pays, surtout ceux qui commerçaient beaucoup avec l'Inde, mais pas dans tous.

M. Manery: Le système des conférences a connu un essor partout. Celles-ci regroupent des compagnies de navigation de tous les pays, mais il est vrai que les principales compagnies sont associées à nos partenaires commerciaux des pays de l'Europe de l'Ouest qui sont membres de l'OCDE. La Grande-Bretagne occupe une place importante dans le domaine des conférences maritimes, de même que la Norvège, la Belgique, l'Allemagne et un certain nombre d'autres pays.

En fait, il y a en Europe un groupe appelé le *Consolidated Shipping Group*, qui espère envoyer des représentants pour témoigner devant notre comité. Ce groupe, qui représente des intérêts de l'Europe de l'Ouest et du Japon, accorde une grande importance aux conférences parce que tous ses membres en font partie d'une façon ou d'une autre. Au moins 14 ou 15 pays de l'Europe de l'Ouest font en effet partie de conférences maritimes.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quand la situation a-t-elle commencé à se détériorer? En quelle année y a-t-il eu trop de bateaux qui se disputaient des conteneurs trop peu nombreux? En quelle année a-t-on commencé à fixer des prix défiant toute concurrence et quand les membres ont-ils commencé à protester?

[Text]

Mr. Manery: If we look at the prices that were being charged and use that as a benchmark as to when it started, 1980-81 was probably when we had the highest rates, and in 1982 the rates started to dip off, which would indicate that there were too many ships out there chasing too few cargoes. So it was probably around 1982 that that trend started, and it is going on even today.

Senator MacDonald (Halifax): So obviously the clear justification for a cartel in this instance is the reliability and consistency in matters of that particular kind. Do these new exemptions improve the situation or are you still fighting the economy of 1981?

Mr. Manery: Well, I think we are still fighting the economy. What we are really trying to do is inject in the bill, where we can, some additional competitive aspects so that the shippers in Canada who have problems exporting—their markets are low and they tell us they cannot recover even as fast as the conferences are recovering—will see the conference rates go up in conjunction with their own rates. So I do not think this solves the problem of too many ships chasing too few cargoes. We need some improvement in the economy to do that.

Senator MacDonald (Halifax): I think we have another seven more Tuesdays ahead of us on this bill. We seem to get the impression, from looking at the recommendations in the other place, and so on, that everyone seems to be generally in favour of the recommendations. Where is the action going to be over the next seven weeks?

Mr. Manery: Certainly my reading is that everybody is not in favour. The Canadian Shippers Council support this bill. It is a shippers' bill. We have worked fairly close with them and I believe they will support everything in here, with perhaps one or two clarifications that they may ask for. I understand that they might also ask for some dispute resolution procedures that exist in Bill C-18. I think in general they support this bill pretty much as it is.

The conferences, on the other hand, have indicated to us that they have a great deal of difficulty with the bill. They use such strong words to describe that we are probably the worst country in the world now against conferences with this provision. That focuses around section 4 that I talked about, and about the service contract provision. In the service contract provision we have a section that says that if they give 15 days' notice to the other members of the conference, they are no longer bound by the terms and conditions that have been established for using service contracts. They view that as destroying the conference system, and this is where you hear the most discussion.

There is also some concern with independent action. I think that the conferences here break down a little bit in that some of them could probably live with it the way it is. Some of them could live with it with an increased notice. They have suggested that something like a 30-day notice would be more

[Traduction]

M. Manery: Si l'on utilise comme points de repère les prix qui étaient demandés, c'est probablement en 1980-1981 que les taux ont été les plus élevés; en 1982, ils ont commencé à fléchir, ce qui signifie qu'il y avait alors trop de bateaux pour trop peu de cargaisons. En conséquence, c'est probablement vers 1982 que cette tendance s'est amorcée; elle persiste d'ailleurs encore aujourd'hui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En conséquence, dans le cas présent, les raisons qui justifient un cartel sont de toute évidence la sûreté et l'uniformité. Ces nouvelles mesures dérogatoires amélioreraient-elles la situation ou vous heurtez-vous encore aux problèmes économiques qui existaient en 1981?

M. Manery: Nous nous heurtons encore à la conjoncture économique. Avec ce projet de loi, nous essayons en fait d'élargir la concurrence, lorsque c'est possible, de façon que les expéditeurs du Canada qui ont des problèmes dans le domaine de l'exportation, parce que leurs marchés sont limités et qu'ils ne peuvent se ressaisir aussi rapidement que les conférences, voient les taux des conférences augmenter de concert avec leurs propres taux. En conséquence, je ne pense pas que cela règle le problème du trop grand nombre de bateaux qui se disputent des cargaisons trop peu nombreuses. Il faudra un redressement de l'économie pour cela.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je pense que nous étudierons ce projet de loi au cours des sept mardis à venir. Lorsqu'on examine les recommandations de l'autre endroit, on a l'impression que tout le monde réserve généralement un accueil favorable à ce projet de loi. Que se passera-t-il au cours des sept prochaines semaines?

M. Manery: Personnellement, je ne crois pas que tout le monde est en faveur du projet de loi. Le *Canadian Shippers Council* l'a bien accueilli car c'est un projet de loi à l'intention des expéditeurs. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec eux et je pense qu'ils appuieront toutes les dispositions. Ils demanderont peut-être une ou deux décisions de même que l'inclusion de certaines dispositions prévues dans le projet de loi C-18 au sujet du règlement des litiges. Je pense toutefois qu'en général, ils sont en faveur du projet de loi dans sa forme actuelle.

Les conférences, par contre, nous ont indiqué qu'elles avaient de nombreuses réserves à son sujet. Elles sont même allées jusqu'à dire que dans le monde entier, le Canada est probablement le pays qui malmène le plus les conférences à l'heure actuelle avec ce projet de loi. Le problème vient de l'article 4 dont j'ai parlé et de la disposition concernant les contrats d'exclusivité limitée. Une disposition à cet égard prévoit qu'un membre peut déroger aux conditions d'usage des contrats d'exclusivité limitée s'il adresse un préavis écrit de 15 jours aux autres membres de la conférence. Les conférences estiment que cette disposition détruit leur système, c'est cette disposition qui est la plus contestée.

Les conférences ont aussi certaines réserves concernant les mesures distinctes. Je pense qu'elles en sont pas vraiment arriver à un consensus à ce sujet. Certaines pourraient probablement s'accommoder de la disposition actuelle. D'autres n'y verraient pas d'objection si le préavis était plus long. Certaines ont indiqué qu'un préavis de 30 jours serait important.

[Text]

important. There are some other conferences that just do not like independent action and will probably oppose it completely.

I think the third most serious problem for conferences is the sunset clause. They say they have large investments in shipping, that they have to invest for more like a 20-year period than a 5-year period, and so they would prefer to have no sunset clause. I believe that those are the three sections where you will hear the most debate on this bill.

Senator MacDonald (Halifax): Did I hear or see in the briefing notes that they did not appear before the Transport Committee of the House of Commons?

Mr. Brennan: It really has not started yet. The House of Commons Transport Committee starts deliberations, I believe, two weeks today. There have been first and second readings so far.

Senator MacDonald (Halifax): Those are all the questions I have, Mr. Chairman.

Senator Stollery: I have just one question, Mr. Chairman. This is just in the way of informing myself. From time to time one runs into this conference business and sees all those ships at anchor for about three years in various ports around the world. It is very common to see this when there is a slump. You can see 30 or 40 ships, for instance, in the port of Karachi that might be there for two or three years waiting for cargoes. Are all those characters, the Great Greek shipowners and all of those people who have made huge personal fortunes, members of the conference system?

Mr. Manery: I can't answer that directly. I would have to check to make sure whether there are any Greek operators in our trades or not. I think they tend to be in bulk shipping to a much larger degree than in liner shipping, but I would have to check to be sure of that.

Senator Stollery: Yesterday I was reading that the Norwegians have been very concerned about their loss of flags, and they have passed a whole series of things. I think that foreign crews are going to be income tax exempt in Norway, and all that sort of thing. There is a whole range of measures that they have taken to try to increase the number of ships that sail under the Norwegian flag. Would those kinds of ships be part of the conference system, the cartel system, as well?

Mr. Manery: What they are proposing is a new registry system which would allow them to use foreign crews, and so on, and they could have vessels that are involved in the liner trade go on that registry. They could have foreign crews.

Senator Stollery: The shipping business has been in a big slump for awhile, and the cartel system has been fighting the problem that these people just put their ships under PanAmerican or Liberian flags and have crews that don't conform to any labour legislation, and this is viewed from the perspective of

[Traduction]

D'autres n'aiment tout simplement pas l'idée des mesures distinctes et s'y opposeront probablement systématiquement.

Je pense que le troisième problème le plus grave pour les conférences vient de la disposition de temporarisation. Celles-ci disent qu'elles ont investi beaucoup dans la marine marchande, que leurs investissements sont échelonnés sur une période qui se rapproche davantage de 20 ans que de 5 ans et que, pour cette raison, elles préféreraient qu'il n'y ait pas de disposition de temporarisation. Je crois que ce sont là les trois dispositions du projet de loi dont vous entendrez le plus parler.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ai-je entendu quelque part ou lu dans les notes d'information que les conférences n'avaient pas comparu devant le Comité des transports de la Chambre des communes?

M. Brennan: Les audiences ne sont pas encore commencées. Je pense que le Comité des transports de la Chambre des communes entamera ses délibérations dans deux semaines. Jusqu'à maintenant, on a franchi l'étape de la première et de la deuxième lectures.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce sont là les questions que je voulais poser, monsieur le président.

Le sénateur Stollery: J'ai seulement une question à poser à titre d'information, monsieur le président. Quand on examine la question des conférences maritimes, on constate que de nombreux bateaux restent parfois en rade durant trois ans dans différents ports du monde. C'est une situation très courante en période de crise. Ainsi, il arrive que 30 ou 40 bateaux soient en rade dans le port de Karachi pendant deux ou trois ans, en attendant des cargaisons. Les propriétaires de ces bateaux, les grands armateurs grecs et tous ceux qui ont amassé d'énormes fortunes personnelles sont-ils membres de conférences maritimes?

M. Manery: Je ne peux répondre d'emblée à votre question. Il faudrait que je vérifie s'il y a des armateurs grecs dans ce secteur. Je pense qu'on les retrouve surtout dans le secteur du transport en vrac plutôt que dans celui de la navigation de ligne. Il faudra que je vérifie.

Le sénateur Stollery: J'ai lu hier que les Norvégiens sont très préoccupés par la réduction du nombre de bateaux qui battent pavillon norvégien. Ils ont donc adopté une série de mesures. Je pense que les équipages étrangers seront exonérés d'impôt en Norvège, etc. La Norvège a adopté toute une série de mesures pour essayer d'augmenter le nombre de bateaux qui battent pavillon norvégien. Ces bateaux feraient-ils aussi partie du système de conférences ou du système de cartels?

M. Manery: La Norvège propose un nouveau système d'immatriculation qui permettra d'employer des équipages étrangers, etc.; les bateaux ainsi immatriculés pourraient participer à la navigation de ligne et recourir à des équipages étrangers.

Le sénateur Stollery: Le transport maritime est en crise depuis un certain temps, et le système de cartels vise à empêcher que les propriétaires fassent arborer le pavillon panaméen ou libérien à leurs bateaux et qu'ils emploient des équipages qui ne sont assujettis à aucune législation du travail. Pour la

[Text]

national shipping as being unfair competition. Is that part of this problem?

Mr. Brennan: Not really. Those are really two quite separate issues.

Senator Stollery: I see.

Mr. Brennan: We are talking about a group of companies who form together a conference and agree that there will be common tariffs and common services.

Senator Stollery: They do that to maintain the price, right?

Mr. Brennan: The registry of the ships that actually belong to those companies and operate is really a different question.

Senator Stollery: I see.

Mr. Brennan: They could be of one flag or another, and there is really nothing in any of this which is any indication of what the flag issue could or might be.

Senator Stollery: I see. I didn't know that. Thank you.

Senator Adams: Mr. Chairman, I have a question to ask about shipping gas or oil in bulk. We heard in the Energy committee that some of these ships come from Europe carrying fuel oil or gas and they often sit out in the bay. If the price had changed between ports—it could, for example, change between New York and Montreal and the states—would it affect this type of shipping in terms of the quantity or price?

Mr. Manery: No, in liner shipping that is not happening to any degree. Oil and gas, for example, could be sold several times en route and money could be made that way. But in most cases in liner shipping, we are talking about commodities travelling in containers. They have been sold and arranged for long before they have actually been shipped. Indeed, they have probably been sold and then the manufacturing and the shipping and all that follows is started. In effect, then, these commodities are not traded en route except in very occasional situations.

Senator Adams: I notice in the briefing papers reference to a fine changing from \$500 to \$5,000. What does that mean? Is this fine imposed because of the cargoes, the wrong shipping or the wrong kind of freight?

Mr. Brennan: We are talking here about penalties under the act for various transgressions under this piece of legislation. Those penalties were set at \$500 a day back in 1971, I suppose, when the first of the Shipping Conference Exemption Acts came along, and has stayed the same since. To a shipowner today, \$500 per day is not much of a penalty, and we are simply proposing that it be made a little more meaningful.

Senator MacDonald (Halifax): My question is more of a general nature and is stimulated by personal curiosity. Are there any other conspicuous examples of cartels that are held to be in the public interest or are exempt from the Competition Act?

[Traduction]

marine marchande nationale, c'est de la concurrence déloyale. Est-ce là une partie du problème?

M. Brennan: Pas vraiment. Ce sont deux questions tout à fait distinctes.

Le sénateur Stollery: Je vois.

M. Brennan: Il est question d'un groupe de compagnies qui s'associent pour former une conférence et qui s'entendent sur des tarifs et des services communs.

Le sénateur Stollery: Ils agissent ainsi pour maintenir les prix, n'est-ce pas?

M. Brennan: L'immatriculation des navires qui appartiennent à ces compagnies et que ces dernières exploitent est une toute autre question.

Le sénateur Stollery: Je vois.

M. Brennan: Ils peuvent arborer un pavillon ou un autre, cela n'a vraiment rien à voir.

Le sénateur Stollery: Je vois. Je n'étais pas au courant. Je vous remercie.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, j'ai une question à poser au sujet du transport en vrac du gaz ou du pétrole. À une séance du Comité de l'énergie, on a dit que certains bateaux transportent du gaz ou du pétrole d'Europe et qu'ils restent souvent en rade. A supposer que les prix aient changé entre les ports, par exemple entre New York, Montréal et les villes d'autres États, y aurait-il des répercussions sur les quantités transportées ou les prix exigés pour ce type de navigation?

M. Manery: Non, ce genre de situation ne se produit absolument pas dans le domaine de la navigation de ligne. Le pétrole et le gaz pourraient être vendus plusieurs fois en cours de route et des profits seraient ainsi réalisés. Mais dans le cas de la navigation de ligne, ce sont généralement des marchandises qui sont transportées dans des conteneurs. Elles ont été vendues bien avant d'être transportées. En fait, elles sont probablement vendues avant d'être manufacturées, puis expédiées. Elles ne sont pas vendues en cours de route, sauf très rarement.

Le sénateur Adams: Je remarque dans la documentation qu'il est question d'une amende qui passerait de 500 à 5 000 \$. Qu'est-ce que cela signifie? L'amende est-elle imposée à cause du contenu de la cargaison, d'une expédition ou d'un fret incorrect?

M. Brennan: Il s'agit de peines prévues aux termes de la loi pour diverses infractions. Ces peines ont été fixées à 500 \$ en 1971, lorsque la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes a été adoptée. Le montant n'a pas été augmenté depuis. De nos jours, une amende de 500 \$ par jour n'est pas très lourde pour un armateur, et nous proposons simplement de lui donner un peu plus de poids.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ma question est d'ordre général et c'est ma curiosité personnelle qui m'amène à vous la poser. Y a-t-il d'autres exemples particuliers de cartels qui sont maintenus dans l'intérêt public ou qui sont soustraits à l'application de la Loi sur la concurrence?

[Text]

Mr. Manery: I believe this is the only case where there is really an international cartel that operates legally in practically every country in the world. This is legal and I think it is probably the only one.

Mr. Brennan: What would be analogous to this would be the airline fares, senator. Perhaps that is not so much the case any more in North America, but we still see that in Europe.

Senator Stollery: That was my observation, that you find rigged airline fares in Europe. The other thing they have rigged, of course, is their shipping operations. There is a bit of a breakdown in the airline fares, and there is probably a bit of a breakdown going on in the shipping cartels as well, but they have managed to keep it going for a long time.

Mr. Brennan: I do not know of any other situation where such a cartel is clearly recognized and provided for in law.

Senator Muir: Mr. Chairman, from a brief look at the groups that will appear before the committee, I would venture to say that they are not coming here to say, "Well, God bless you, fellows, thanks for this bill." I doubt whether that is the reason they will be coming. Could either witness tell me whether this bill constitutes something that will hurt their pocketbooks? Is that why they will be making representations before the committee? Do the witnesses have any knowledge of the type of representations or objections they might make? Have they forwarded anything to the department on what they will be presenting here?

Mr. Manery: Yes, senator. With respect to hurting them financially, that is, I suppose, a more difficult area. But their concern is that if we include the section on service contracts and independent action, we will essentially kill the conference system. I suppose that killing the conference system may well hurt their pocketbooks, so from that perspective it could hurt them financially. They are concerned about it, and that is why so many are willing to come such great distances to appear before this committee. I believe that is the main provision that is of concern to them. They have made no bones about it. They have written us and come to visit us; they have made their position quite clear. I think that we understand quite well what they will be saying to you.

Senator MacDonald (Halifax): You mean to say that you have consulted extensively with them on this bill before you started to draft it?

Mr. Manery: That is correct, senator.

Mr. Brennan: That is true respecting both sides, really, we have done so with the shipper group, as well.

The Chairman: There being no further questions, on behalf of the committee I thank the witnesses very much for their presentation. I hope we will be seeing them again.

Our next witness is Mr. Matheson, a transportation consultant. Please proceed, Mr. Matheson.

[Traduction]

M. Manery: Je pense que c'est le seul cas où il y a vraiment un cartel international qui fonctionne légalement dans presque tous les pays du monde. Il s'agit d'un cartel légal et je pense que c'est probablement le seul.

M. Brennan: Une situation semblable existe en ce qui concerne les tarifs aériens, monsieur le sénateur. Ce n'est peut-être plus vraiment le cas maintenant en Amérique du Nord, mais il en est encore ainsi en Europe.

Le sénateur Stollery: J'allais justement dire qu'il y a une concertation au sujet des tarifs aériens en Europe. Évidemment, il en est de même dans le domaine du transport maritime. On constate un certain fléchissement dans le cas des tarifs aériens, et il en est probablement de même en ce qui concerne les cartels de transporteurs maritimes, mais ils ont réussi à fonctionner ainsi pendant longtemps.

M. Brennan: A ma connaissance, il n'y a pas d'autres cas où un cartel est clairement reconnu et prévu par la loi.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, j'ai jeté un coup d'œil rapide aux groupes qui comparaitront devant le comité et je n'ai pas l'impression qu'ils vont nous donner leur bénédiction pour ce projet de loi. Je doute que ce soit pour cela qu'ils veulent comparaître devant le comité. L'un ou l'autre témoin pourrait-il me dire si ce projet de loi va leur faire mal financièrement? Est-ce pour cette raison qu'ils vont témoigner devant le comité? Les témoins ont-ils une idée du genre d'observations ou d'objections qu'ils présenteront? Ont-ils envoyé au ministère quelque document que ce soit au sujet de leur comparution?

M. Manery: Oui, sénateur. Je pense que l'aspect financier est une question fort délicate. Les groupes craignent que les dispositions sur les contrats d'exclusivité limitée et les mesures distinctes ne détruisent le système des conférences. Je suppose que la disparition des conférences pourrait effectivement leur faire mal financièrement. Cela les inquiète et c'est pour cette raison qu'un si grand nombre est prêt à franchir d'aussi grandes distances pour témoigner devant le comité. Je pense que ce sont là les principaux points qui les préoccupent. Ils ne s'en cachent pas. Leurs représentants nous ont écrit et sont venus nous rendre visite; ils nous ont exposé leur point de vue très clairement. Je pense que nous avons une très bonne idée de ce qu'ils vous diront.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous voulez dire que vous avez mené de nombreuses consultations au sujet de ce projet de loi avant de commencer à le rédiger?

M. Manery: C'est exact, sénateur.

M. Brennan: Nous avons agi ainsi avec les deux parties; nous avons aussi consulté le groupe d'expéditeurs.

Le président: Comme il n'y a pas d'autres questions, au nom du comité, je remercie les témoins de nous avoir présenté cet exposé très intéressant. J'espère que nous aurons l'occasion de les revoir.

Notre prochain témoin est M. Matheson, expert-conseil dans le domaine des transports. La parole est à vous, M. Matheson.

[Text]

Mr. R. H. Matheson, Transportation Consultant: I first want to thank senators for the opportunity to appear before them to express my views regarding Bill C-21. Since I have provided to the committee copies of my submission, I will restrict myself in my remarks to my recommendations. The material that senators have already received includes three articles which I have written on this bill as contributing editor to *Seaports and the Shipping World*.

It will no doubt be argued that what has been done regarding transportation regulations, deregulation or whatever in the United States does not necessarily apply to Canada. I listened to the remarks of Mr. Brennan when he stated that the independent action provision and that of the service contract was adopted from the United States legislation. I look at the situation from a more or less impartial point of view, or try to, since I am not wearing any particular hat at the present time, although I have worn both hats at one time or another. However, when there is a possibility that such recommendations may impinge upon the flow of Canadian overseas traffic by Canadian overseas routes, I consider it imperative that our related regulations should not be such that they would or could militate against the utilization of Canadian infrastructures, resulting in our being disadvantaged by competitive measures.

As to the independent action and service contract provisions in Bill C-21, as stated, these were influenced by provisions of the United States legislation, better known as the United States Shipping Act of 1984. That enactment was the culmination of six years of studies, consultations and legislative proposals. The declaration of policy in the legislation setting forth its purposes reads as follows, and I think it important that this be placed on your record:

1. To establish a non-discriminatory regulatory process for the common carriage of goods by water in the foreign commerce of the United States with a minimum of government intervention and regulatory costs.

2. To provide an efficient and economic transportation system in the ocean commerce of the United States—that is, insofar as is possible—in harmony with and responsive to international shipping practices, and

3. To encourage the development of an economically sound and efficient U.S. flag liner fleet capable of meeting national security needs.

I have just one observation with regard to the latter. It is not generally known, but the United States does control a large number of ships under other flags. So in the event of any hostilities or anything of that nature occurring, they can call upon these ships at any time.

In the report of the proposed bill, HR 1878 of April 12, 1983—which preceded the bill; I understand you have copies of SA 1984—the purpose of the bill reads in part as follows:

It is to exempt from the anti-trust laws those agreements and activities subject to regulation by the Federal Maritime Commission to expedite consideration and

[Traduction]

M. R. H. Matheson, expert-conseil en transport: J'aimerais d'abord remercier les sénateurs de me donner l'occasion de comparaître devant le comité pour faire part de mon opinion sur le projet de loi C-21. Comme j'ai fourni au comité des copies de mon mémoire, je me contenterai de parler de mes recommandations. Les documents que les sénateurs ont déjà reçus comprennent trois articles que j'ai écrits sur ce projet de loi, à titre de collaborateur à la revue *Seaports and the Shipping World*.

D'aucuns feront valoir que ce qui a été fait aux États-Unis pour la réglementation du transport ou sa déréglementation ne s'applique pas nécessairement au Canada. J'ai écouté attentivement les observations de M. Brennan qui a déclaré que la disposition sur les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée s'inspirait de la loi américaine. J'observe la situation d'un point de vue plus ou moins impartial, du moins j'essaie, étant donné qu'à l'heure actuelle je ne suis lié à aucun camp en particulier, bien qu'à un moment ou à un autre cela me soit arrivé. Cependant, lorsque de telles recommandations risquent de nuire au flux du trafic maritime canadien effectué sur des routes maritimes canadiennes, j'estime qu'il est impératif que les règlements pertinents ne nuisent pas à l'utilisation de l'infrastructure canadienne, ce qui nous rendrait vulnérables sur le plan de la concurrence.

Comme on l'a déjà mentionné, les dispositions concernant les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée que renferme le projet de loi C-21 ont été influencées par les dispositions d'une loi américaine intitulée *United States Shipping Act of 1984*. L'adoption de cette loi est venue couronner six ans d'études, de consultations et de propositions législatives. L'énoncé de principe établissant l'objectif de la mesure se lit comme suit, et je pense qu'il importe qu'il soit consigné au compte rendu:

1. Établir un processus de réglementation non discriminatoire pour le transport de marchandises par eau dans le cadre du commerce international des États-Unis qui limite au maximum l'intervention gouvernementale et les coûts de réglementation.

2. Fournir un système de transport efficace et économique à l'appui du commerce maritime des États-Unis qui soit, dans toute la mesure du possible, conforme aux pratiques de la navigation maritimes internationale, et

3. Stimuler le développement d'une flotte efficace et rentable de navires de ligne battant pavillon américain capables d'assurer la sécurité; nationale.

J'ai une petite observation à faire au sujet de ce dernier point. Peu de gens le savent, mais les États-Unis contrôlent un grand nombre de navires qui battent d'autres pavillons. Ainsi, en cas d'hostilités ou de crise, les États-Unis peuvent faire appel à ces navires en tout temps.

Dans le rapport sur le projet de loi HR 1878 du 12 avril 1983, qui a précédé la SA 1984 dont vous avez un exemplaire, l'objectif du projet de loi se lit en partie comme suit:

La présente mesure vise à soustraire à l'application de la législation antitrust les accords et activités assujettis au cadre de réglementation de la *Federal Maritime Com-*

[Text]

review of agreements filed with the FMC to define and limit the powers of the FMC

That is the Federal Maritime Commission:

—as an independent regulatory tribunal, and to repeal so much of the Shipping Act 1916 as is inconsistent with the provisions of HR 1878.

First, the FMC is provided with exclusive jurisdiction in administering all of the provisions of the Shipping Act as they relate to the International Liner Shipping Regulations. Secondly, carriers are authorized to organize interconferences and rationalize services fully with clear anti-trust immunity. Third, these liner conferences are counterbalanced by competitive safeguards such as mandatory independent action in certain instances and authorization of service contracts. Fourth, expedited procedures for filing and hearing before the FMC will minimize delay and avoid the current cumbersome process.

Fifth, the provisions of the Anti-rebating Bill, together with the requirement that tariffs be filed with and otherwise enforced by the FMC remains part of the regulatory scheme, in order to provide certainty to shippers and fairness in enforcement in respect to rates and charges.

Sixth, the bill provides a list of specific prohibited shipping practices for carriers, shippers and marine terminal operators. Seventh, the entire method of regulation is changed to minimize government involvement in shipping operations.

I should point out that the Staggers Rail Act of 1980 went in the direction of deregulation. Similarly in connection with its counterpart act having to do with trucking. In reading both those statements of policy in those two conference reports in the United States, you will notice that regulation has been maintained. I would call this reregulation, with a greater freedom of action—to use the term of the Honourable Mr. Mazankowski.

I will return now to memorandum number one which is attached to my submission. I am referring to some suggested minor changes as well as some that I believe are significant. As a “loyalty contract”, “service contract” and “non-contract” rates are specifically defined, therefore the definition of a “contract rate”, in my opinion, is redundant unless a substantive reason can be shown for its retention.

Secondly, the definition of a “designated shipper group” should be changed by substituting for the word “an” the word “any”. In support of this change it is submitted that it is generally known that the designated group has been the Canadian Shippers’ Council. The changing of the word “an” to “any” can forthwith be perceived as encompassing any recognized and responsible trade group concerned with its own particular problems in shipping overseas. Incidentally, it should be noted that section 9(2) of Bill C-21 refers to “any” designated group.

[Traduction]

mission; à accélérer l'étude et l'examen des accords déposés auprès de la FMC; à définir et à limiter les pouvoirs de la FMC—

Il s'agit de la *Federal Maritime Commission*.

—en tant que tribunal de réglementation indépendant; et à abroger les parties de la *Shipping Act 1916* qui ne sont pas conformes aux dispositions du *HR 1878*.

Premièrement, la FMC est investie d'une compétence exclusive en ce qui concerne l'application de toutes les dispositions de la *Shipping Act* tombant sous le coup des *International Liner Shipping Regulations*. Deuxièmement, les transporteurs sont autorisés à organiser des interconférences et à rationaliser intégralement leurs services en toute impunité, à l'abri des lois antitrust. Troisièmement, ces conférences sont contrebalancées par des garanties concurrentielles comme les mesures distinctes, dans certains cas, et l'autorisation de conclure des contrats d'exclusivité limitée. Quatrièmement, des procédures simplifiées en ce qui concerne le dépôt de documents et les audiences devant la FMC minimiseront les lenteurs administratives, réduiront les délais et allégeront le lourd système actuel.

Cinquièmement, les dispositions du *Anti-rebating Bill* ainsi que l'obligation de déposer les tarifs auprès de la FMC continuent de faire partie du cadre de réglementation afin que les transporteurs puissent jouir de certaines certitudes et d'un traitement équitable en ce qui concerne l'application des taux de fret et des droits.

Sixièmement, le projet de loi renferme une liste des pratiques maritimes interdites aux transporteurs, aux expéditeurs et aux opérateurs de terminaux maritimes. Septièmement, l'ensemble du processus de réglementation est modifié en vue de réduire au minimum l'ingérence gouvernementale dans les opérations maritimes.

Je signale que la *Staggers Rail Act of 1980* était axée sur la déréglementation. Tout comme d'ailleurs, son pendant sur le camionnage. À la lecture des énoncés de politique figurant dans ces deux rapports de conférence américains, vous constaterez que la réglementation a été maintenue. Il s'agit plutôt d'une démarche de «réréglementation», assortie d'une plus grande liberté d'action, pour reprendre l'expression de l'honorable Mazankowski.

Je reviens maintenant à la note n° 1 qui est jointe à mon mémoire. Je voudrais parler de certains changements mineurs que je propose, ainsi que d'autres qui, à mon avis, sont importants. Étant donné que les termes «contrat d'exclusivité», «contrat d'exclusivité limitée» et «taux de fret non contractuel» font l'objet d'une définition en bonne et due forme, j'estime qu'il est superflu de définir «taux de fret contractuel» à moins qu'il y ait une bonne raison de le faire.

Deuxièmement, dans la définition de «groupe d'expéditeurs désigné», il conviendrait d'ajouter le mot «toute» devant organisation. Ce changement s'impose du fait que l'on sait, en général, que le groupe désigné était le *Canadian Shippers' Council*. Cet ajout permettrait d'englober tout groupe commercial reconnu et sérieux préoccupé par avec ses problèmes particuliers dans le domaine du transport maritime international. Soit dit en passant, le paragraphe 9(2) du projet de loi C-21 fait référence à «tout groupe d'expéditeurs désigné». De plus, la

[Text]

Moreover the proposed extension recognizes "greater freedom of action" in the consultative process concerning differing territorial conditions and circumstances and the dynamic changing conditions taking place since the concept of a designated group was recognized in 1979.

It is also pertinent to mention that the Shippers' Council concept is not of Canadian origin. It emanated initially from the "Code of Fair Practices" developed by the Council of European National Shipowner Association, better known as CENSA, in consultation with the European Shippers Councils, and subsequently adopted also by Japan following a meeting in Tokyo in 1971.

It was intended as an acceptable countervailing and consultative mechanism between the perceived monopoly of the conference system vis-a-vis shippers back in 1966, before the Shipping Conference Exemption Act of 1969-70 became effective in 1971. In today's shipping environment, the need for a Shippers Council, under proposed Bill C-21, as well as the United States Shipping Act of 1984—SA 84—is practically nil, in my opinion.

In the United States, in the considerations leading to SA 84, the attitude toward shippers' councils can be epitomized from the following excerpt from the House of Representatives report on Bill HR 1878 of April 12, 1983, page 20, Ninety-Eighth Congress, First Session, which reads as follows:

Shippers in general appeared more concerned with provisions that would provide for more flexible loyalty contracts, the right of independent action and the use of service contracts. The administration also opposed shippers councils.

Of considerable influence mitigating against the customarily perceived monopoly concept of conferences is that in the Canadian north Atlantic trade, for example, there are at least seven direct and three indirect U.S. non-conference services with sailings and arrivals ranging from a weekly to a monthly service between north Atlantic ports and ports in the U.K. as well as those in the Hâvre-Hamburg range. Included in those seven are what are called in the United States "controlled companies"—that is, government controlled companies such as those under the Russian flag, the Yugoslavian flag, and so on. As a passing observation, in the United States those controlled companies are subject to the U.S. regulations under SA 84.

Inquiries have also elicited the information that between 25 and 30 per cent of Canadian originating traffic is carried on one of the foreign government controlled liner operations servicing the Port of Montreal. From a shipper's overview, if he is not happy with the conference, a rate may be quoted, and those conference rates are available. It may be of interest to know that the tariff provides for three classes: service 1, service 2, service 3 and open rates—which have to do with rates that apply from pier to pier or port to port, house to pier, pier to

[Traduction]

proposition alloue une «plus grande liberté d'action» au sein du processus de consultation en ce qui concerne les diverses situations territoriales et tient compte de l'évolution survenue depuis que le concept d'un groupe désigné a été reconnu en 1979.

Il convient également de mentionner que le concept du *Shippers' Council* n'est pas d'origine canadienne. Il découle à du «Code des pratiques équitables» établi par le Conseil des associations nationales d'armateurs d'Europe (plus connu sous le sigle CENSA), en consultation avec les *European Shippers Councils*, et adopté ultérieurement par le Japon à la suite d'une réunion tenue à Tokyo en 1971.

On voulait faire du *Shippers' Council* un mécanisme acceptable de compensation et de consultation pour contre balancer le prétendu monopole du système de conférences vis-à-vis des expéditeurs. C'était en 1966, avant l'adoption de la Loi dérogatoire de 1969-1970 sur les conférences maritimes, qui est entrée en vigueur en 1971. Dans le contexte du transport maritime actuel, il est pratiquement superflu, à mon avis, de prévoir l'existence d'un *Shippers' Council*, que ce soit en vertu du projet de loi C-21 ou de la *United States Shipping Act of 1984 - SA 84* -.

Aux États-Unis, si l'on se fie à l'étude qui a donné naissance à la *SA 84*, l'attitude des législateurs envers les conseils d'expéditeurs tient toute entière dans l'extrait suivant du rapport de la Chambre des représentants sur le projet de loi HR 1878 du 12 avril 1983, quatre-vingt-dix-huitième Congrès, première session, page 20:

En général, les expéditeurs semblent surtout s'intéresser aux dispositions qui autoriseraient la signature de contrats d'exclusivité plus souples, les mesures distinctes et le recours aux contrats d'exclusivité limitée. Le gouvernement s'oppose également aux conseils d'expéditeurs.

Il existe un facteur revêtant une influence déterminante qui atténue l'idée qu'on se fait que les conférences constituent des monopoles, et c'est que dans le secteur canadien de l'Atlantique nord, par exemple, on compte au moins sept services directs et trois services indirects américains hors conférences, dont les départs et les arrivées se font sur une base hebdomadaire ou mensuelle entre les ports de l'Atlantique nord et les ports de la Grande-Bretagne, ainsi que ceux qui s'échelonnent entre le Havre et Hambourg. Parmi les compagnies qui assurent ces sept services, on trouve ce qu'on appelle aux États-Unis les «compagnies contrôlées», c'est-à-dire des compagnies contrôlées par un État, comme celles qui battent pavillon russe, yougoslave et ainsi de suite. Soit dit en passant, aux États-Unis, les compagnies contrôlées par l'État sont assujetties à la réglementation découlant de la *SA 84*.

En me renseignant, j'ai également appris qu'entre 25 et 30 pour cent du trafic en provenance du Canada est assuré par un des navires de ligne contrôlés par un gouvernement étranger desservant le port de Montréal. Si un expéditeur est mécontent d'une conférence, il peut fixer un certain taux; d'ailleurs, les taux des conférences sont disponibles. Vous serez sans doute intéressés de savoir que le tarif s'applique à trois catégories: service 1, service 2, service 3 et taux ouvert, ce dernier s'appliquant de quai à quai, de port à port, de hangar à quai, de quai

[Text]

house or house to house. They have to do with containers and whether they are "house" and "pier" is concerned with whether they are stuffed or destuffed at one of the terminals to which the traffic passes.

As to indirect services out of North American and west coast ports, there is a strong pull not only of the United States conference liners but also of non-conference common carriers. Of interest in this connection was a publication of one of the ports—I will not name it—in the United States, on the north Atlantic, boasting the marriage with Canada in connection with shipments through that port—overnight service from Toronto and Hamilton to the Port of X, and no doubt offering special rates and deals that would encourage Canadian traffic to flow via American ports.

I will next refer to service contracts. Since I have been writing, I have been doing research from time to time regarding action that has been taken in relation to seaports, the shipping world, and the trade.

The members of the committee have probably seen my column, which is entitled "Trade Links". By writing that column I have been able to make direct inquiries in Washington. I must say that I have received very good reception, and the information I have and will quote came from those official sources.

During the last year or so there has been intense competition among the members of the Transpacific Westbound Rate Agreement group (TWRA) and the Asia North America Eastbound Rate Agreement group (ANERA) in negotiating service contracts for the Pacific Rim traffic on the west coast, in particular.

Incidentally, I should also say that at one time the North Atlantic was the top dog, so to speak, in connection with traffic conference lines, and so on. Today that has lost out to the Pacific Rim nations.

The situation became so out of hand that the Federal Maritime Commission (FMC) had to take action in order to stabilize the situation and implement new interim rules pursuant to section 8(c), which reads in part:

Service contracts—An ocean common carrier

That would be a carrier that is not a member of a cartel, if you want to call it such:

—or conference may enter into a service contract with a shipper or shipper association subject to the requirements of this Act. Except for service contracts dealing with bulk cargo, forest products

Generally speaking, lumber has an open rate. It has a negotiated rate. The reason for that is that if there is enough lumber, a company can charter a ship. So, in order to be competitive, the rate is left open. That section further goes on to state:

[Traduction]

à hangar ou de hangar à hangar. Ces dispositions s'appliquent aux conteneurs et ils entrent dans l'une ou l'autre des catégories selon qu'ils sont chargés ou déchargés à l'un des terminaux de passage.

En ce qui concerne les services indirects à partir des ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord, il y a une forte présence non seulement des navires des conférences américaines, mais aussi des transporteurs ordinaires hors conférences. À cet égard, il est intéressant de noter que dans une publication, un des ports américains de l'Atlantique nord—que je ne nommerai pas—faisait grand cas d'une association avec le Canada (il s'agissait d'une liaison quotidienne depuis Toronto et Hamilton jusqu'au port de X) et offrait sans aucun doute des taux spéciaux susceptibles de détourner le trafic canadien vers les ports américains.

J'en viens maintenant aux contrats d'exclusivité limitée. Depuis que j'écris ma chronique, il m'est arrivé périodiquement de faire des recherches au sujet des mesures qui ont été prises dans le domaine des ports de mer, de la navigation et du commerce maritime.

Les membres du comité ont probablement lu ma chronique, qui s'intitule «*Trade Links*». Dans le cadre de mon travail, j'ai pu interroger directement certaines personnes, à Washington. On m'a fait un très bon accueil et je signale que l'information que j'ai obtenue et que je vais citer émane de ces sources officielles.

Au cours de l'année dernière environ, il y a eu une vive concurrence entre les membres du groupe du *Transpacific Westbound Rate Agreement* (TWRA) et du groupe de l'*Asia North America Eastbound Rate Agreement* (ANERA) pour la négociation de contrats d'exclusivité limitée visant le trafic du littoral du Pacifique, la côte ouest en particulier.

Incidentement, je tiens à dire qu'à une époque, le secteur de l'Atlantique Nord était le chef de file, si l'on peut s'exprimer ainsi, en ce qui concerne le trafic des conférences. A l'heure actuelle, il perdu le premier rang au profit des pays du littoral du Pacifique.

Les choses se sont aggravées au point que la *Federal Maritime Commission* (FMC) a dû prendre des mesures afin de stabiliser la situation. Elle a mis en œuvre de nouvelles règles provisoires en conformité du paragraphe 8(c), qui se lit comme en partie comme suit:

Contrats d'exclusivité limitée—un transporteur maritime ordinaire

Il s'agit d'un transporteur qui n'est pas membre d'un cartel, si vous voulez employer cette expression:

—ou une conférence peut conclure un contrat d'exclusivité limitée avec un expéditeur ou une association d'expéditeurs sous réserve de l'observance des exigences de la présente loi. À l'exception des contrats d'exclusivité limitée visant des marchandises en vrac, des produits forestiers...

En général, le bois d'œuvre bénéficie d'un taux ouvert. C'est un taux négocié. La raison en est que s'il y a suffisamment de bois, une compagnie peut nolisier un navire. Par conséquent,

[Text]

—recycled metal scrap, waste paper of paper waste, each contract entered into under this subsection shall be filed confidentially with the Commission and at the same time, a concise statement of its essential terms shall be filed with the Commission and made available to the general public in tariff format, and these essential terms shall be made available to all shippers similarly situated

That is, in the same category and competitive:

The essential terms shall include

In the Shipping Act of 1984, copies of which you have, you will notice what had to be included.

As of February 18, 1987, according to an FMC spokesman, there were approximately 8,000 effective service contracts on file with the FMC. That was since June 18, 1984, when the Shipping Act of 1984 became effective.

The issuances of service contracts by conference members got out of control, especially on the west coast. That has been relatively stabilized, and instead of service contracts being handled by member carriers, they are now being processed through the conferences.

If you will look at the Shipping Conference Act of 1984, you will notice that it does not say anything about members, as is the case in Bill C-21. The conference comes into the picture; it is a conference matter, as the law states. In the meantime, the whole question of rules and regulations applicable to service contracts are under review and study by the FMC to determine what effective measures should apply during the term of its mandate under SA 84, which is a five-year term, after which a commission is to be appointed that will study the pros and cons under specific terms of reference.

The directive for the collection of the data for the use of the Advisory Commission, to which I referred, stipulated under SA 84 is five and one-half years after March 22, 1984 when the Advisory Commission is to conduct a comprehensive study to be completed within a period of one year, at which time recommendations are to be made on its terms of reference concerning conferences in ocean shipping. In other words, a complete review is to be made in the United States.

This is very important, considering that, as I understand it, the proclamation that extended the act of 1979, dated March 19, was to terminate on December 16, 1979. I have not seen the proclamation, but I have heard from other sources that the termination date is December 31, not one year, as was the previous case.

Two weeks ago there several dockets and petitions were being considered by the Federal Maritime Commission, with the object of substantially revising service contract regulations,

[Traduction]

pour être concurrentiel, le taux est laissé ouvert. L'article poursuit:

... des rebus de métal recyclés et des déchets de papier, chaque contrat conclu en vertu de ce paragraphe doit être déposé sous le sceau de la confidentialité auprès de la Commission, accompagné d'un énoncé concis de ses principales conditions, et être rendu public sous forme de tarif; en outre, ces principales conditions doivent être communiquées à tous les expéditeurs dans la même situation—

C'est-à-dire les expéditeurs de la même catégorie qui se font concurrence:

Les principales conditions englobent...

Vous pouvez voir dans la *Shipping Act of 1984*, dont vous avez un exemplaire, ce que cela comprenait.

A compter du 18 février 1987, d'après un porte-parole de la FMC, environ 8 000 contrats d'exclusivité en vigueur ont été déposés auprès de la Commission. Autrement dit, depuis le 18 juin 1984, depuis l'entrée en vigueur de la *Shipping Act of 1984*.

Lorsque les membres de la conférence se sont mis à conclure des contrats d'exclusivité limitée de façon abusive, comme cela s'est produit surtout sur la côte ouest, cela a créé une situation de crise qui, depuis, s'est relativement stabilisée. A l'heure actuelle, ce ne sont plus les transporteurs membres qui s'occupent des contrats d'exclusivité, mais la conférence elle-même.

En consultant la *Shipping Conference Act of 1984*, vous constaterez qu'on ne parle pas de membres, comme on le fait dans le projet de loi C-21. C'est la conférence qui est visée; comme la loi le stipule, c'est une question qui relève de la conférence. Dans l'intervalle, la FMC étudie toute la question des règles et règlements applicables aux contrats d'exclusivité limitée afin de déterminer quelles mesures concrètes il conviendrait d'appliquer au cours du mandat de cinq ans que lui confère la loi (SA 84). Après cette période, une commission consultative doit être nommée afin d'étudier les avantages et les inconvénients dans le cadre de ce mandat particulier.

En vertu de la SA 84, il est précisé que la cueillette de données à l'intention de la commission consultative s'effectuera sur une période de 5½ ans à compter du 22 mars 1984. La commission consultative effectuera alors une étude exhaustive qui devra être complétée en un an et aux termes de laquelle elle présentera des recommandations sur le mandat concernant les conférences maritimes. Autrement dit, les États-Unis s'approprient à procéder à un examen en profondeur de la question.

Cela est très important compte tenu du fait que, si je ne me trompe, la proclamation qui prolongeait la durée d'application de la loi de 1979, en date du 19 mars, devait arriver à échéance le 16 décembre 1979. Je n'ai pas vu la proclamation elle-même, mais j'ai entendu dire d'autres sources que la date d'échéance est le 31 décembre, ce qui ne ferait pas tout à fait un an, comme c'était le cas précédemment.

Il y a deux semaines, la Federal Maritime Commission a étudié plusieurs requêtes et pétitions en vue de réviser en profondeur les règlements concernant les contrats d'exclusivité

[Text]

based on representations and experience gained in processing service contracts over the past year.

On April 3, I telephoned the FMC office in Washington to ascertain how the service contract number situation was. I was advised then that there are approximately 9,600 service contracts. So, rather than decreasing they seem to be proliferating.

Early this year, the International Council of Containership Operators petitioned the FMC:

—for prompt promulgation of a rule prospectively prohibiting the inclusion of most favored shipper clauses in service contracts and prompt promulgation of a rule prohibiting the inclusion in service contracts of provisions setting de minimis amounts as liquidated damages.

Since a disparity of regulations with our international trading partner can be harmful to Canadian commerce, the proposed enactment of independent action and service contract in a revised SCEA can be defended as necessary action, yet it is strongly recommended that cognizance be taken first of what final service contract rules are effected in the United States considering, among other things, that Canada, in several instances, is served by liner operations plying also to and from United States ports.

I am thinking of two large lines that service Halifax, AECL and Hapag-Lloyd.

At a hearing two years ago, the Administrative Judge of the Federal Maritime Commission received evidence from one of those lines, and in that evidence it was stated that if anything is done that would be detrimental to them in connection with the general annual income the stevedores were getting or the longshoremen were getting, they would seriously consider not calling at the port of Halifax, to give an illustration of the situation and how sensitive it is.

As to service contracts, they were generally accepted initially by the principal steamship lines serving U.S. ports. In this connection, the petition of the International Council of Containership Operators—that includes member companies serving Canadian ports—contained the following statement: In view of the fact that you are going to have some of the members of the conference lines in Canada appear before you, I think it is important that you have this information.

The overall concern which has motivated the Council to make this filing is the complete imbalance which has marked the service contract experience under the Shipping Act of 1984. The Congress intended a balanced piece of legislation, reflecting a compromise between shippers and carriers. This was explicitly so with respect to service contracts.

I continue the quote:

As is explained in this petition the Shipping Act of 1984 and its legislative history makes clear that Congress

[Traduction]

limitée. Elle rendra une décision sur la base des instances présentées et de l'expérience acquise au cours de l'année antérieure.

Le 3 avril, j'ai téléphoné au bureau de la FMC, à Washington, pour me faire préciser le nombre des contrats d'exclusivité limitée. On m'a dit qu'il y en avait environ 9 600. Ainsi, au lieu de décroître, ils semblent proliférer.

Au début de l'année, l'International Council of Containership Operators a présenté à la FMC une requête

en vue de la promulgation rapide d'une règle interdisant à l'avenir l'inclusion, dans les contrats d'exclusivité limitée, de la clause de l'expéditeur le plus favorisé et de dispositions établissant des sommes minimales au titre des dommages liquidés.

Étant donné que la non-conformité de nos règlements avec ceux de notre principal partenaire commercial risque de nuire au commerce du Canada, la proposition visant à inclure une disposition sur les mesures distinctes et les contrats de service d'exclusivité dans une nouvelle loi dérogatoire sur les conférences maritimes est tout à fait justifiable. Pourtant, il serait fortement recommandé de prendre au préalable connaissance des règles définitives en matière de contrats d'exclusivité limitée qui entreront en vigueur aux États-Unis compte tenu, entre autres, du fait que dans bien des cas, le Canada est desservi par des navires de lignes qui font la navette entre les ports canadiens et américains.

Je songe notamment à deux grandes compagnies qui desservent Halifax, soit AECL et Haap-Lloyd.

À l'occasion d'une audience tenue il y a deux ans, le juge administratif de la Federal Maritime Commission a entendu le témoignage de représentants de l'une de ces compagnies. Selon ces derniers, si une mesure devait avoir une influence néfaste sur le revenu global annuel des dockers ou des débardeurs, ils envisageraient sérieusement de ne pas mouiller au port d'Halifax, ce qui montre à quel point la situation est délicate.

Pour ce qui est contrats d'exclusivité limitée, en général ils étaient acceptés à l'origine par les grandes compagnies de navigation servant les ports américains. À cet égard, la pétition de l'*International Council of Containership Operators*, dont certaines compagnies membres servent les ports canadiens, énonçait la déclaration suivante: Étant donné que des compagnies membres des conférences maritimes au Canada comparaitront devant vous, je pense qu'il est important que vous soyez au courant.

Ce qui a incité le Conseil a présenté cette pétition est le déséquilibre complet entourant les contrats d'exclusivité limitée régis par le *Shipping Act* de 1984. Le Congrès voulait adopter une loi judicieuse qui soit le résultat d'un compromis entre les expéditeurs et les transporteurs. C'était clairement le cas pour les contrats d'exclusivité limitée.

Je poursuis la citation:

Comme l'explique la pétition, le *Shipping Act* de 1984 et son historique indiquent bien que le Congrès voulait

[Text]

contemplated that service contracts would involve mutuality of consideration and obligation on the part of the shipper and the carrier and provide benefits to both. However, the widespread use of certain one-sided provisions in contracts masquerading as "service contracts" has resulted in mutuality of consideration and obligation being wholly illusory, defeating the purpose of the Act. The Council thus believes that action must be taken to bring service contract practices within the bounds of the law.

At this point it is to be noticed that Section 4(1)(c) of Bill C-21 is less restrictive than Section 8(c) of SA 84 in that Section 4(1)(c) gives the right of service contracting to the members of conference "subject to fifteen days written notice or such lesser time as may be specified in the conference agreement of the member's intention not to be so bound". Moreover, there is no provision regarding "essential terms" in the Canadian bill, as is the case in SA 84. Yet, under proposed Section 120(3) of Bill C-18, a summary of a confidential rail contract containing non-confidential information is required to be filed with the Agency.

I might add that in connection with these essential terms, under the United States Act I got the impression that there was too much information given. As one party remarked to me, it had everything but the name of the shipper. This is just an observation for what it is worth.

It is respectfully submitted that in view of the review taking place in the United States on the functioning of service contracts—keeping in mind that we adopted these service contracts from the United States in order to be competitive—under a more restrictive law that the committee await the final consideration of Bill C-21 until after revised regulations on service contracts are issued by the FMC, in order to assess the pros and cons as to whether it is going to be beneficial or detrimental to the shipper in Canada.

I refer now to paragraph 4 "Definition—Transportation of Goods." Since Bill C-21 pertains basically to the transportation of goods by water from, to or via ports in accordance with standards and other provisions set forth in conference agreements, it is only logical that the definition should identify that fact. While a port is a place, a place is not necessarily a port. The definition, therefore, would read:

"Transportation of goods" means the transportation of goods between any place or port in Canada and any port or place outside of Canada.

Because of the growing competition associated with the increasing development of the door-to-door movement of overseas traffic—that is, from a plant in Canada or in the United States to a plant or consignee in Europe, because of its development in Canada and the United States—there should be added a definition similar to Section 3(26) of the U.S. SA 84 to read:

[Traduction]

que les contrats d'exclusivité limitée supposent la réciprocité des droits et des obligations entre les expéditeurs et les transporteurs et qu'ils avantagent les uns et les autres. Toutefois, l'utilisation généralisée de certaines dispositions unilatérales dans des contrats que l'on faisait passer pour des «contrats d'exclusivité limitée», a rendu le principe de réciprocité tout à fait illusoire, allant à l'encontre de l'objectif de la loi. Le Conseil estime donc que des mesures doivent être prises pour que les conditions des contrats d'exclusivité limitée respectent la teneur de la loi.

Il faut remarquer ici que l'alinéa 4(1)c) du projet de loi C-21 est moins restrictif que le paragraphe 8c) du *Shipping Act* de 1984 parce qu'il donne aux membres d'une conférence le droit de déroger aux conditions des contrats d'exclusivité sur préavis écrit de 15 jours—ou de la durée inférieure stipulée dans l'accord—adressé aux autres membres. De plus, il n'y a pas dans le projet de loi canadien de dispositions concernant les «conditions essentielles» comme dans le cas du *Shipping Act* de 1984. Pourtant, en vertu du paragraphe 120(3) du projet de loi C-18, le résumé d'un contrat ferroviaire confidentiel renfermant des renseignements non confidentiels doit être déposé auprès de l'Agence.

J'aimerais ajouter au sujet des conditions essentielles prévues dans la loi américaine qu'à mon avis, on divulguait trop de renseignements. Comme une partie me l'a fait remarquer, tout y figurait sauf le nom de l'expéditeur. C'est une observation qui vaut ce qu'elle vaut.

Avec tout le respect que je vous dois, je suis d'avis que, compte tenu de l'examen effectué aux États-Unis au sujet du fonctionnement des contrats d'exclusivité limitée, aux termes d'une loi plus restrictive et compte tenu aussi que nous les avons adoptés des États-Unis pour être concurrentiels, le comité devrait attendre pour terminer l'étude du projet de loi C-21 que les nouveaux règlements sur ces contrats soient énoncés par la Federal Maritime Commission pour pouvoir évaluer leurs avantages et leurs inconvénients pour les expéditeurs au Canada.

Je me reporte maintenant au paragraphe 2 où est défini le «transport de marchandises». Étant donné que le projet de loi C-21 s'applique essentiellement au transport des marchandises sur l'eau en direction ou en provenance de ports selon les normes et les autres dispositions énoncées dans les accords intra-conférence, il est seulement logique que la définition le précise. Un port est un endroit, mais un endroit n'est pas nécessairement un port. La définition devrait donc être la suivante:

Le «transport de marchandises» désigne le transport des marchandises en provenance ou à destination d'un port ou d'un autre endroit au Canada.

En raison de la concurrence de plus en plus marquée associée à l'amélioration du trafic outre-mer, qui se fait de porte à porte, en provenance d'une usine au Canada ou aux États-Unis et à destination d'une usine ou d'un autre destinataire en Europe, donc en raison de son évolution au Canada et aux États-Unis, il faudrait ajouter dans la loi une définition semblable à celle du paragraphe 3(26) de la *Shipping Act* 84 des États-Unis qui est libellé de la façon suivante:

[Text]

"Through transportation" means continuous transportation between origin and destination for which a through rate is assessed and which is offered as performed by one or more carriers at least one of which is a conference member, between a place or port in Canada and a port or place outside of Canada.

This addition would call for amending Section 5(2) of proposed Bill C-21, in my opinion, by appending the following: "Provided that this paragraph does not prohibit the setting and publishing of a joint through rate by a conference via Canadian ports."

Difference in legislation and sequential regulations re: notices and the publishing and filing of conference agreements, standard tariffs, loyalty contracts, independent action and service contracts can, in some cases, be a strong competitive influence where conditions and circumstances are practically the same. It therefore behooves us to have our lead times relatively similar to the U.S., particularly where liners serve Canadian as well as United States ports. As a guide in this connection, the principal notice and filing requirements in the U.S. and Canada are as follows.

I have listed these, and you have got the resume of the bill from Mr. Brennan. This would be more or less supplementary but it places one opposite the other in connection with agreements and tariffs in general, independent action and service contracts.

I refer now to the Notice and Filing Dates. It is to be pointed out that in reports emanating from the United States leading to the enactment of the U.S. Shipping Act of 1984 and the issuance of regulations pertaining thereto, that recognition was taken of the "need to permit the employment of modern intermodalism concepts and practices in foreign trade" including the revolutionary changes in communication, et cetera. Notice times that were considered necessary 25 years ago are certainly obsolete in today's shipping milieu.

I just want to point out that in connection with the old practice of issuing bills of lading in Canada and elsewhere, computerization, the electronic method of sending information overseas, has increased substantially. In fact, one of the steamship lines serving the ports in Canada and also in the United States has indicated to me that 60 per cent of the shippings are covered by electronic processing instead of by bills of lading that you would otherwise pickup at the shipping office. This is to Scandinavian countries, and to a lesser degree to the U.K., and about 40 per cent to countries in Continental Europe. I am referring to those that are served by this particular line. In addition, 40 per cent of the traffic today is moving door-to-door by this particular company. If a shipper has a contract and knows his rates and everything else, he just calls up and says, "I want a container" and that container is taken to that pier and is delivered in due course to the consignee overseas. He has no more trouble. Unfortunately, in Canada the liability situation as between the carriers involved, be it truck, rail or

[Traduction]

Le «transport direct» désigne le transport ininterrompu entre le point d'origine et le point d'arrivée, entre un endroit ou un port au Canada et un endroit ou un port à l'extérieur du pays, pour lequel un tarif forfaitaire est fixé et qui est assuré par un ou plusieurs transporteurs, dont au moins un d'eux est membre d'une conférence.

A mon avis, il faudrait alors modifier le paragraphe 5(2) du projet de loi C-21 en ajoutant ce qui suit: «Pourvu que ce paragraphe n'empêche pas l'établissement et la publication d'un tarif forfaitaire conjoint par une conférence quand il y a escale dans un port canadien.»

Des lois et des règlements afférents différents au sujet des avis, de la publication et de la présentation des accords intra-conférence, des tarifs normalisés, des contrats d'exclusivité, des mesures distinctes et des contrats d'exclusivité limitée peuvent, dans certains cas, avoir une forte influence, sur le plan de la concurrence, quand les conditions et les circonstances sont pratiquement les mêmes. Il est donc dans notre intérêt de faire concorder nos délais de livraison avec ceux des États-Unis surtout quand les paquebots servent autant les ports canadiens que les ports américains. A titre d'information à cet égard, les principales exigences concernant les avis et la présentation aux États-Unis et au Canada sont les suivantes.

J'en ai dressé la liste et vous avez eu le résumé du projet de loi de M. Brennan. Ces renseignements sont plus ou moins accessoires, mais la liste fournit les renseignements voulus sur les accords et les tarifs en général, les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée pour chacun des pays, de façon facile à consulter.

Je me reporte maintenant aux date des avis et dépôts. Il faut remarquer que dans les rapports émanant des États-Unis et qui ont servi à l'adoption du *Shipping Act* de 1984 et de règlements à ce sujet, on a reconnu la nécessité de permettre l'emploi des concepts et des conditions du transport intermodal dans le commerce international, y compris les nouveautés révolutionnaires dans le domaine des communications, etc. Les délais jugés nécessaires il y a 25 ans pour la publication des avis sont assurément désuets aujourd'hui dans le milieu de la navigation.

Je tiens à faire remarquer que par rapport à la méthode utilisée autrefois pour délivrer des connaissements au Canada et ailleurs, l'informatisation et la transmission électroniques de messages outre-mer s'utilisent beaucoup plus. En fait, une des compagnies de navigation qui sert des ports au Canada et aussi aux États-Unis m'a indiqué que, pour 60 p. 100 des marchandises expédiées, elle avait recours au traitement électronique et non plus aux connaissements que l'on allait chercher au bureau de livraison. Elle expédie des marchandises dans les pays scandinaves et à un degré moindre au Royaume-Uni et dans environ 40 p. 100 des pays de l'Europe continentale. Je parle des pays qui sont servis par cette compagnie. De plus, aujourd'hui, cette compagnie assure 40 p. 100 du trafic du point de départ au point d'arrivée des marchandises. Si un expéditeur a un contrat et connaît ses taux de fret et les autres conditions de transport, il n'a qu'à faire transporter un conteneur au quai et à le faire livrer au moment voulu à son destinataire outre-mer. Il n'a plus de problème. Malheureusement, au Canada, la

[Text]

steamship lines, is not a bit like it would be if you were shipping from Canada down to the United States and there were three or four railroads involved. For example, you could claim against one railroad and he would process the document, determine where the responsibility is, and if he could not ascertain where the accident took place that destroyed the goods, then the claim would be apportioned. Cognizance has to be taken in due course in relation to our export and import trade in Canada. We have in Canada an order of the Railway Transport Committee dated April 22, 1980 which attempts to allocate the respective lines for carrier damage. As we get into intermodality, we will require the tools to make it more effective. I merely raise that point in passing.

In my opinion the studies of the FMC have been finalized and within the immediate future should be available to the committee studying Bill C-21 in adequate time to enable consideration, considering that in the proclamation of March 19, the extant Shipping Act, 1979 was extended—and I may be wrong on this—to December 16, 1987. I got this information from the Privy Council Office, but, as I stated before, somebody has told me that it was December 31, so that point is subject to review. I will skip over the fourth part of my brief since it is self-explanatory. However, I do consider that the changes that have and are taking place in the universe of liner shipping dictate that our Shipping Conference Exemption Act is only one facet of marine shipping of which cognizance has to be taken. In this connection I refer to the electronic processing of bills of lading and so on.

In closing it has occurred to me that, even though Canadian ports are competitive with U.S. ports, could there not be a greater degree of consultation on matters such as the bill under study? I heard Grant Manery mention that there was a considerable amount of consultation with the conference lines and the shippers in regard to Bill C-21. I feel, however, that it is apposite in this regard: I refer to the conference report of the U.S. Water Resources Development Act of 1986, enacted on November 17, Section 1132 which refers to the Great Lakes Marketing Board, page 174, GEC1. I shall give a copy of this to the Clerk, but the subsection reads:

The President shall invite the Government of Canada to join in the formation of an international advisory group whose duty it shall be,

a) to develop a bilateral program for improving navigation through a coordinated strategy of the Great Lakes . . . The advisory group shall be composed of five members representing the United States, five members representing Canada and two members from the International Joint Commission . . .

3. The international advisory group shall report to Congress and to the Canadian Parliament on its progress

[Traduction]

question de responsabilité entre les transporteurs visés, que ce soit des compagnies de transport routier, ferroviaire ou maritime, ne ressemble pas du tout à celle qui est en vigueur dans le cas du transport entre le Canada et les États-Unis par trois ou quatre compagnies ferroviaires. Par exemple, vous pourriez faire une demande de règlement des dommages auprès d'une compagnie ferroviaire qui étudierait le document, déterminerait à qui incombe la responsabilité et si elle ne peut déterminer avec certitude où ont été détruites les marchandises, la demande de règlement serait partagée entre les transporteurs. Il faut se renseigner en temps opportun au sujet de nos exportations et de nos importations. Il existe au Canada un décret du Comité du transport ferroviaire, daté du 22 avril 1980, qui tente de répartir les dommages entre les différentes compagnies de transport. Avec le transport intermodal, nous aurons besoin de moyens pour faciliter ces formalités. Je soulève ce point en passant.

A mon avis, les études de la FMC sont terminées et devraient, dans un avenir très rapproché, être mises à la disposition du comité qui étudie le projet de loi C-21, à temps pour qu'il puisse en étudier la teneur, compte tenu que, dans la proclamation du 19 mars, l'application de l'ancien *Shipping Act* de 1979 a été prolongée, si je ne m'abuse, jusqu'au 16 décembre 1987. J'ai obtenu ce renseignement du Bureau du Conseil privé, mais comme je l'ai déjà indiqué, on m'a également dit que c'était jusqu'au 31 décembre, donc ce renseignement est sujet à caution. Je sauterai la Partie n° 4 de mon mémoire étant donné qu'elle se passe d'explications. Cependant, j'estime que les changements que connaît le milieu du transport maritime supposent que notre Loi dérogatoire sur les conférences maritimes n'est qu'une facette du transport maritime à propos de laquelle il faut se renseigner. À cet égard, je fais référence au traitement électronique des connaissements, etc.

Pour conclure, même si les ports canadiens sont concurrentiels par rapport aux ports américains, je me demande pourquoi on ne pourrait pas améliorer la consultation sur des questions comme le projet de loi qui est à l'étude. J'ai entendu M. Grand Manery indiquer qu'il y avait beaucoup de consultations entre les conférences et les expéditeurs au sujet du projet de loi C-21. J'estime toutefois pertinent de parler du rapport des conférences au sujet du *Water Resources Development Act* de 1986 des États-Unis adopté le 17 novembre et plus particulièrement de l'article 1132, qui porte sur l'Office de commercialisation des Grands Lacs, à la page 174, GEC1. Cet article, dont je donnerai copie au greffier, est libellé de la façon suivante:

Le président doit inviter le Gouvernement du Canada à participer à un groupe consultatif international qui sera chargé:

a) d'élaborer un programme bilatéral pour améliorer la navigation grâce à une stratégie coordonnée dans les Grands Lacs . . . Le groupe consultatif sera composé de cinq membres représentant les États-Unis, cinq membres représentant le Canada et deux membres de la Commission mixte internationale . . .

3. Le groupe consultatif international doit faire état de ses travaux au Congrès et au Parlement canadien . . .

[Text]

In my opinion a somewhat similar committee involving the United States and Canada should be constituted to liaise on other marine transportation matters of mutual interest.

Senator MacDonald (Halifax): What were you referring to in that last reference?

Mr. Matheson: I was talking about the water development bill. It was passed on November 17 when it received Presidential approval. This bill has to do with the development of water facilities at ports, such as deepening ports like the ports of Baltimore and New York to take larger ships. I am glad you asked me this question because it is an important one. The deepening of the Port of Montreal to a depth of 35 feet was completed in the early 1950s. That is the normal depth. But the larger ports in the United States are being deepened to 45 feet and 55 feet. The port of Halifax has a depth of between 45 feet and 55 feet, depending on the tide, and can be extended to 60 feet. Ports with such depth are able to take what are called the third generation ships which presently cannot call at the Port of Montreal. There is emerging by this bill something which I consider very important, this development of ports. The seaway comes into the picture because it is considered the fourth coast of the United States. Reference in this bill has been made to the setting up of a marketing board to work with Canada in connection with the development of the Great Lakes area. A section of the bill refers to a study in connection with the Port of Montreal as a trans-shipment port. It is a very important document.

Senator MacDonald (Halifax): So you are not referring to this bill as an example of a dispute mechanism?

Mr. Matheson: No. I am referring to it as a means of liaising between Canada and the United States in regard to the drafting of clauses and explanations of why particular clauses are put in so that we will not be bucking each other in this regard. Using the Port of Halifax as an example, we do not want them to say, "Goodbye, Halifax. We are all fixed up now and we can turn around and get all the traffic we want from Toronto."

The Chairman: Mr. Matheson, we have to adjourn as there is another committee meeting scheduled in this room for 11 o'clock. Thank you very much for your help.

The committee adjourned.

[Traduction]

A mon avis, un comité semblable formé de représentants américains et canadiens devrait être formé pour assurer la liaison au sujet d'autres questions d'intérêt commun concernant le transport maritime.

Le sénateur Macdonald (Halifax): Quelle était cette référence?

M. Matheson: Je parlais du projet de loi sur l'aménagement des ressources hydrographiques. Il a été adopté le 17 novembre après avoir reçu l'approbation du Président. Ce projet de loi a trait à l'aménagement des installations hydrographiques dans les ports, comme creuser les ports de Baltimore et de New York pour leur permettre de recevoir de plus gros navires. Je suis heureux que vous m'ayez posé cette question parce qu'elle est importante. Au début des années 50 on a terminé les travaux qui ont donné au port de Montréal une profondeur de 35 pieds. C'est la profondeur normale. Mais celle des grands ports des États-Unis sera de 45 et de 55 pieds. La profondeur du port de Halifax se situe entre 45 et 55 pieds, selon la marée, et peut atteindre 60 pieds. Les ports qui atteignent cette profondeur peuvent recevoir ce que l'on appelle la troisième génération de navires qui ne peut faire escale à Montréal. Ce projet de loi traite d'un élément très important, l'aménagement des ports. Il y est question de la voie maritime qui est considérée comme la quatrième côte des États-Unis. Il prévoit l'établissement d'un office de commercialisation chargé de travailler avec le Canada pour l'aménagement de la région des Grands Lacs. Il y a aussi un article qui prévoit une étude pour faire du port de Montréal un port de transbordement. C'est un document très important.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous ne le citez donc pas comme exemple d'un mécanisme de règlement des conflits?

M. Matheson: Non. J'en parle parce qu'il permet d'assurer la liaison entre le Canada et les États-Unis pour ce qui est de formuler les clauses des contrats et d'expliquer pourquoi elles y figurent pour ne pas que les deux pays se tiennent tête. Nous ne voulons pas que les Américains décident de s'en prendre au port d'Halifax pour faire affaire avec celui de Toronto.

Le président: Monsieur Matheson, nous devons lever la séance étant donné qu'un autre comité doit se réunir dans cette salle à 11 heures. Merci beaucoup de votre aide.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister,
Policy and Co-ordination;

Mr. G. Manery, Director, International Shipping Policy;

Mr. R. H. Matheson, Transportation Consultant.

Du ministère des Transports:

M. M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et
coordination;

M. G. Manery, directeur, politiques maritimes internationa-
les;

M. R. H. Matheson, consultant en transport.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Transport and
Communications**

Chairman
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, April 28, 1987

Issue No. 6

Second proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

**Transports et des
communications**

Président
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 28 avril 1987

Fascicule n° 6

Deuxième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald
Bell	(Halifax)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(or Doody)
*MacEachen	Spivak
(or Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(Cape Breton)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald
Bell	(Halifax)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(ou Doody)
*MacEachen	Spivak
(ou Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(Cap-Breton)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain ship-
ping conference practices from the provisions of the Com-
petition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemp-
tion Act, 1979 and to amend other Acts in consequence
thereof, in advance of the said Bill coming before the Sen-
ate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre
1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application de la Loi sur la con-
currence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des modifications cor-
rélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit sou-
mis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 28 AVRIL 1987
(11)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Stollery, Thériault et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**Du Conseil des expéditeurs canadiens:*

M. Alan H. Hall, président et représentant de l'Association des manufacturiers canadiens;

M. J. D. Moore, secrétaire et secrétaire de l'Association canadienne d'exportation.

De «Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement»:

M. Ron Gottshall.

De l'Université de Montréal (HÉC):

M. Gunnar Sletmo, professeur.

De «U.S. Federal Maritime Commission»:

M^{me} Leslie Kanuk, ex-présidente.

Le comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Hall fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Gottshall fait une déclaration et répond aux questions.

M. Sletmo fait une déclaration et répond aux questions.

M^{me} Kanuk fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Turner propose

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 28, 1987
(11)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Stollery, Thériault and Turner. (5)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

*Witnesses:**From the Canadian Shippers' Council:*

Mr. Alan H. Hall, Chairman and representing the Canadian Manufacturers' Association;

Mr. J. D. Moore, Secretary and Secretary of the Canadian Exporters' Association.

From the Associated Conferences Secretariat and Transpacific Westbound Rate Agreement:

Mr. Ron Gottshall.

From the University of Montreal:

Mr. Gunnar Sletmo, Professor.

From the U.S. Federal Maritime Commission:

Dr. Leslie Kanuk, Former Chairman.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Hall made a statement and together with the other witnesses, answered questions.

Mr. Gottshall made a statement and answered questions.

Mr. Sletmo made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Turner moved

That the meeting adjourn to the call of the Chair.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 12:20 o'clock p.m.

ATTEST

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, April 28, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the subject matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Our first witnesses this morning represent the Canadian Shippers' Council. I believe Mr. Hall has some opening remarks.

Mr. Alan H. Hall, Chairman, Canadian Shippers' Council, representing the Canadian Manufacturers' Association: The Canadian Shippers' Council welcomes this opportunity of making a presentation to the Senate committee. At the outset I should like to introduce our members at the table. With me are Mr. Salmon, a director of the Shippers' Council, representing Domtar Incorporated; Mr. Pierre Racine, Vice-Chairman, Canadian Shippers' Council, representing Conseil Régional des Transports de l'Est du Québec Inc.; Mr. Jim Moore, the Secretary of the Canadian Shippers' Council; Mr. John Anderson, Chairman of the Canadian Shippers' Council Conference Liaison Committee, representing the Canadian Industrial Transportation League; and Mr. Craig Dickson, the Chairman of the Canadian Shippers' Council, Atlantic Provinces Liaison Committee, representing the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Our Vice-Chairman, Mr. Bennett, representing the Forest Industries of Vancouver, has sent a telegram regretting his inability to attend at this hearing and assuring us of the full support of the Council of Forest Industries of British Columbia.

Behind me there is a very large delegation of directors of the Canadian Shippers' Council to emphasize the importance we place on our submission relating to Bill C-21. There is Mr. Watson of the Canadian Export Association; Mr. David Goffin of the Canadian Chemical Producers' Association; Mr. Brock of the Quebec Asbestos Mining Association; Mr. Novak representing the Mining Association of Canada; Mr. McCalden representing the Canadian Retailers' Shippers' Association; Mr. Oppenshaw representing the Canadian Pulp and Paper Association; Mr. David Sutton representing the Canadian Chemical Producers' Association; and Mr. Waersma representing the Canadian Manufacturers' Association.

I read these names out to emphasize again the fact that the Canadian Shippers' Council is a body comprised of associations who are involved in exports. As such, we comprise the majority, well over 95 per cent, of all Canadian exports.

Our prime purpose of existence is really to concentrate on marine exports and we are, as you know, designated by the Minister of Transport to represent the interests of shippers in

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 28 avril 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner la teneur du projet de loi C-21, *Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes*.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Les premiers témoins que nous entendrons ce matin représentent le Conseil des expéditeurs canadiens. Je crois que M. Hall a une déclaration préliminaire à nous faire.

M. Alan H. Hall, président du Conseil des expéditeurs canadiens et représentant de l'Association des fabricants canadiens: Le Conseil des expéditeurs canadiens se réjouit de cette occasion qui lui est donnée de faire connaître ses vues au Comité sénatorial des transports et des communications. Je veux tout d'abord vous présenter les membres du Conseil qui sont à mes côtés: M. Salmon, membre du conseil d'administration du Conseil des expéditeurs canadiens et représentant de Domtar Incorporated; M. Pierre Racine, vice-président du Conseil des expéditeurs canadiens et représentant du Conseil régional des transports de l'est du Québec Inc.; M. Jim Moore, secrétaire du Conseil des expéditeurs canadiens; M. John Anderson, président du comité de liaison chargé des conférences au Conseil des expéditeurs canadiens et représentant de la Ligue canadienne du transport industriel; et M. Craig Dickson, président du comité de liaison pour les provinces de l'Atlantique au Conseil des expéditeurs canadiens et représentant de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

Le vice-président du Conseil, et représentant de Forest Industries of Vancouver, M. Bennett, a envoyé un télégramme nous disant qu'il regrette de ne pouvoir être avec nous aujourd'hui et nous assurant de l'appui du Council of Forest Industries of British Columbia.

Derrière moi, vous voyez une nombreuse délégation d'administrateurs du Conseil des expéditeurs canadiens; leur présence ici atteste bien l'importance que nous accordons à notre mémoire sur le projet de loi C-21. Sont ici présents M. Watson, de l'Association canadienne d'exportation; M. David Goffin, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques; M. Brock, de l'Association des mineurs d'amiante du Québec; M. Novak, de l'Association minière du Canada; M. McCalden, de la Canadian Retail Shippers' Association; M. Oppenshaw, de l'Association canadienne des producteurs de pâte et papier; M. David Sutton, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques; et M. Waersma, de l'Association des fabricants canadiens.

Si je vous lis ces noms, c'est pour bien souligner que le Conseil des expéditeurs canadiens est un organisme composé d'associations du secteur des exportations. Nos membres effectuent la majorité, soit plus de 95 p. 100, de toutes les exportations canadiennes.

Les exportations maritimes sont notre principale raison d'être, et comme vous le savez, le Conseil a été désigné par le ministre des Transports pour représenter les intérêts des expé-

[Text]

dealing with ocean conferences under the Shipping Conferences Exemption Act, 1979. In this regard we strongly support Bill C-21 because it will go some way, we feel, towards correcting a serious imbalance of negotiating power between the shippers and the conference cartels.

The present Shipping Conferences Exemption Act expired in 1984. It has been extended four times, for three periods of one year and just recently at the end of March to extend through 1987. It is our understanding that it will be replaced by this new legislation at the time of its being passed into law.

Despite having proven to be inadequate to protect Canadian exporters from conference cartel excesses, it has been extended four times. We are, therefore, delighted that at last there is legislation before Parliament which will promote Canada's international trade. We, therefore, urge prompt action to enact this legislation. We maintain that further delay will damage Canadian trade interests.

Earlier this year we submitted a written brief to you and in that we enclosed a descriptive brochure along with a list of our members. The council's objective is to represent the interests of importers and exporters in respect of international transportation with particular emphasis on providing a counterweight to the power inherent in the ocean conference cartel shipping system.

Ocean shipping costs and services are extremely important to the Canadian exporter and importer. Ocean fleet costs often run from 15 to 55 per cent of the delivered price of many goods. They can have a profound impact on the competitive position of Canadian exporters. For imports, they add considerably to the price paid by Canadian consumers and can have a major effect on domestic inflation.

Our mandate in the council deals primarily with conditions of carriage, general weight increases, surcharges and the quality of services provided by liner shipping. On a responsive basis, the council becomes involved where there is a shared concern among shippers and where, by virtue of the cartel structure of conferences, individual shippers or shippers' associations have had their concerns ignored. I want to emphasize that the council does not become involved in individual rate negotiations. These individual rate negotiations are conducted between the conferences and either the individual shippers or associations of shippers. I am referring to shippers shipping a specific commodity.

Bill C-21 would repeal the 1979 act and replace it with new legislation which has as its principal objective the continued exemption of shipping conference cartels from the full force of Canada's competition legislation. When the present legislation, the SCEA, 1979 was introduced, the Minister of Transport indicated that a major objective was to improve the bargaining position of shippers in their dealings with conferences. In return for granting immunity for shipping cartels to fix prices

[Traduction]

diteurs dans leurs rapports avec les conférences maritimes, en application de la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes*. Nous approuvons hautement le projet de loi C-21, parce que nous considérons qu'il permettra jusqu'à un certain point de corriger le sérieux déséquilibre que dénote actuellement le rapport de force entre les expéditeurs et les cartels des conférences.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes actuellement en vigueur devait expirer en 1984, mais elle a été reconduite à quatre reprises, les trois premières fois pour un an, la dernière fois, à la fin de mars, pour le reste de l'année 1987. Nous croyons savoir qu'elle sera remplacée par le nouveau projet de loi dès que celui-ci aura été adopté.

Bien qu'elle n'ait pas réussi à protéger les exportateurs canadiens des abus pratiqués par les cartels des conférences, la loi existante a été reconduite à quatre reprises. Nous sommes donc très heureux que le Parlement soit enfin saisi d'un projet de loi qui favorisera le secteur canadien du commerce international. Nous demandons par conséquent que ce projet de loi soit adopté dans les plus brefs délais, faute de quoi les intérêts commerciaux du Canada seront compromis encore davantage.

Nous vous avons soumis, au début de l'année, un mémoire écrit auquel nous avons joint une brochure décrivant notre association ainsi qu'une liste de nos membres. Le Conseil a pour objectif de défendre les intérêts des exportateurs et des importateurs, tout spécialement pour faire contrepoids au pouvoir inhérent des cartels constitués par les conférences maritimes.

Les services de transport maritime ont une importance primordiale pour les exportateurs et les importateurs canadiens, et les coûts relatifs à ces services atteignent souvent entre 15 p. 100 et 55 p. 100 du prix à la livraison de nombreuses marchandises. Ces coûts peuvent influencer sensiblement sur la situation concurrentielle des exportateurs canadiens. Dans le cas des importateurs, le coût du transport maritime fait augmenter considérablement le prix exigé des consommateurs canadiens, et il peut contribuer de façon importante à l'inflation.

Le mandat du Conseil porte principalement sur les conditions du transport, les augmentations tarifaires générales, les surcharges et la qualité des services offerts par les navires de ligne. Le Conseil intervient de façon ponctuelle lorsque des expéditeurs individuels ou des groupes d'expéditeurs ne peuvent obtenir que les cartels des conférences tiennent compte de leurs préoccupations et qu'il y va de l'intérêt de l'ensemble des expéditeurs. Je tiens à souligner que le Conseil ne participe pas à la négociation de taux de fret individuels. Ces taux font l'objet de négociations entre les conférences et les expéditeurs individuels ou les groupes d'expéditeurs qui assurent le transport de marchandises de même nature.

Le projet de loi C-21 aurait pour effet d'abroger la loi de 1979 et de la remplacer par une nouvelle loi, visant principalement à continuer à soustraire les cartels des conférences maritimes à la législation canadienne en matière de concurrence. Lorsqu'il a déposé la loi de 1979, le ministre des Transports de l'époque avait alors indiqué qu'un des principaux objectifs était d'améliorer le pouvoir de négociation des expéditeurs dans leurs rapports avec les conférences. En échange de la liberté

[Text]

and terms of service for Canadian shippers, the government sought to attach conditions which would provide some element of protection for shippers. Unfortunately, we have to state quite unequivocally that conferences, with few exceptions, continue to use their oligopolistic, and sometimes monopolistic, positions to act without apparent regard for or to enter into meaningful consultation with, shippers. Again, for this reason, shippers strongly support Bill C-21 and we urge the committee to move forward with some urgency to have it adopted.

We make this recommendation despite some areas where there is room for improvement on which we will comment later.

Bill C-21 correctly places emphasis on increased competition. This will not please conferences who will argue that increased competition within a conference cartel is a contradiction in terms. However, as a nation that relies on trade to the extent that Canada does, it is important that the provisions and intent of Bill C-21 protecting shipper interests be enacted intact at an early date.

In this context it may be of some interest to the committee to note that, unlike the other major transportation bills before Parliament—referring, specifically, to Bills C-18 and C-19—Bill C-21 does not deal with transportation regulatory reform. International ocean shipping is not regulated by Canada except through the SCEA, which permits ocean shipping conferences to operate cartels despite Canada's competition legislation.

Before making specific comments on the content of Bill C-21, we would like to make some general observations on basic precepts held by the council which are pertinent. First, while views may vary, it is generally believed that the influence of conferences is waning in world shipping. Nevertheless, the council believes that conferences, for the time being, are a fact of life in shipping lanes which Canada alone is unlikely to be able to change. For this reason the council supports, without enthusiasm, renewal of legislation to exempt conferences from anti-combines legislation.

The second precept we would like to emphasize is the importance of being able to negotiate freight rates and service at short notice in order to be able to adjust to the constantly changing competitive dictates of export markets. As we noted in our written submission filed earlier, Bill C-21 is not legislation to deregulate or to regulate. Canada prudently in the past did not attempt to follow the U.S. example prior to the U.S. Shipping Act of 1984 by seeking to regulate shipping conferences. Rather, it chose to support a designated shipper group—namely, the Canadian Shippers' Council—to provide a counterweight to the power inherent in the ocean conference cartel system.

[Traduction]

quasi totale qu'il accordait aux conférences pour ce qui est de fixer les prix et les modalités des services offerts aux expéditeurs canadiens, le gouvernement a tenté de les assujettir à des conditions destinées à protéger les expéditeurs. Malheureusement, il ne fait aucun doute, à notre avis, que les conférences continuent, à quelques exceptions près, de se servir de leur pouvoir oligopolistique, et parfois monopolistique, sans tenir compte des besoins des expéditeurs et sans engager avec eux de véritables consultations. C'est pourquoi, je le répète, les expéditeurs approuvent hautement le projet de loi C-21 et exhortent les membres du Comité à en assurer l'adoption dans les plus brefs délais.

Nous faisons cette recommandation malgré certains aspects du projet de loi qui laissent à désirer et sur lesquels, ce sur quoi nous reviendrons plus tard.

Le projet de loi C-21, qui vise, avec raison, à accroître la concurrence, ne manquera pas de déplaire aux conférences, qui soutiendront qu'il est contradictoire de vouloir susciter la concurrence dans le contexte d'un cartel. Cependant, étant donné l'importance du commerce extérieur pour le Canada, il faudrait à tout prix que le projet de loi C-21 destiné à protéger les intérêts des expéditeurs soit adopté intégralement dans les meilleurs délais.

À cet égard, il convient peut-être de signaler aux membres du Comité que, contrairement aux autres grands projets de loi concernant le transport qui sont actuellement à l'étude, notamment les projets de loi C-18 et C-19, le projet de loi C-21 ne traite pas de la réforme de la réglementation des transports. Le transport maritime international n'est pas réglementé par le Canada, sauf dans le cadre de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, qui permet aux conférences maritimes de se constituer en cartels, contrairement à la législation canadienne sur la concurrence.

Avant d'examiner en détail les dispositions du projet de loi C-21, nous tenons à vous faire part de certaines observations générales qui nous paraissent importantes dans le contexte actuel. Premièrement, bien que les avis sur cette question soient peut-être partagés, il est généralement reconnu que les conférences sont en train de perdre de leur influence dans le domaine du transport international. Le Conseil estime néanmoins que, pour le moment, les conférences demeurent une réalité que le Canada ne peut guère espérer changer à lui seul. Pour cette raison, le Conseil approuve, sans grand enthousiasme, la reconduction des mesures législatives visant à soustraire les conférences à la législation interdisant les coalitions.

Deuxièmement, nous croyons à l'importance de pouvoir négocier dans un délai très court les taux et les services afin que les expéditeurs puissent s'adapter aux nombreuses fluctuations de la concurrence sur les marchés d'exportation. Comme nous l'avons fait remarquer dans le mémoire écrit que nous vous avons présenté plus tôt cette année, le projet de loi C-21 ne vise ni à réglementer ni à déréglementer le transport. Jusqu'à ce que les États-Unis adoptent la *Shipping Act* de 1984, le Canada s'était prudemment abstenu de réglementer les conférences maritimes comme son voisin du sud. Il a plutôt choisi de donner son appui à un groupe d'expéditeurs désigné, soit le Conseil des expéditeurs canadiens, afin de faire contre-

[Text]

Thirdly, having made legal any collusion between member shipping companies within conferences, it is essential that new legislation address the central issue of providing shippers with equitable counterbalancing powers. Otherwise, the views of consumers of conference services—the shippers—will continue to be largely ignored.

In light of these precepts, the council has examined Bill C-21 very closely. The council is generally pleased with the results. The proposed legislation addresses head-on the need to encourage competition both within and outside conferences and to avoid measures which make it harder for competitors to enter conference liner trades.

Specifically, we endorse strongly four provisions. The first is that provision which prohibits conference carriers from requiring shippers to transport 100 per cent of their cargo under loyalty contracts. The second is that provision which requires conferences to allow their member lines the right of independent action on rates and service. The third is that provision which prohibits conferences from negotiating collectively on inland rates from Canadian inland carriers. The fourth is that provision which has as its intent freedom to negotiate confidential service contracts with individual member lines of a conference. However, we are concerned that there may be some ambiguity in the wording of subparagraph 4(1)(c) and that it may not achieve this objective. Our concerns are elaborated on in the brief we submitted earlier. In this regard, I might comment that we have asked for a government opinion on this particular clause, and we have been advised that the government lawyers are satisfied that this does cover our concerns. I am afraid that we are still not convinced, because in it we find no specific mention of confidentiality.

On a less positive note, we cannot endorse the 30-day notice period for rate increases that the bill proposes conferences give shippers, or, for that matter, the 14-day notice period for surcharges, although we recognize that these time periods are designed to mesh with U.S. legislation. Currently it is standard practice for most conferences to give 90 days' notice of rate increases and often more than 14 days' notice of surcharges. The lead time is important because international competitive pricing seldom allows exporters to absorb unexpected cost increases without incurring a loss if insufficient lead time is given. The council also believes that there is a need for better dispute settlement mechanisms than are provided for in Bill C-21 and would like to see carried through to C-21 mediation and arbitration provisions similar to those contained in Bill C-18.

[Traduction]

poids au pouvoir inhérent des cartels des conférences maritimes.

Troisièmement, étant donné qu'elle autorise la complicité entre les sociétés membres des conférences, il est essentiel que la nouvelle loi prévienne une solution au problème fondamental du manque d'équilibre dans les rapports entre les conférences et les expéditeurs en accordant à ces derniers un pouvoir de contrepoids équitable. Sinon, les conférences continueront à se préoccuper très peu des vues de leurs clients, c'est-à-dire les expéditeurs.

Le Conseil a examiné minutieusement, à la lumière de cet état de choses, le projet de loi C-21, et le constat a été généralement favorable. Le projet de loi répond énergiquement à la nécessité d'accroître la concurrence tant entre les membres des conférences qu'avec les lignes de transport indépendantes et à éviter toute mesure qui pourrait décourager l'entrée sur le marché.

Nous approuvons plus particulièrement quatre des dispositions du projet de loi. La première est celle qui interdit aux membres des conférences d'obliger les expéditeurs à acheminer la totalité de leurs marchandises en vertu de contrats d'exclusivité. La deuxième est celle qui oblige les conférences à autoriser leurs membres à prendre des mesures distinctes en ce qui concerne les taux de fret et les services. La troisième est celle qui interdit aux conférences de négocier entre elles les taux exigés par les transporteurs canadiens pour le transport intérieur de marchandises. La quatrième est celle qui vise à autoriser les membres des conférences à négocier librement des contrats d'exclusivité limitée confidentiels. Nous craignons toutefois que le libellé de l'alinéa 4(1)c) ne soit trop ambigu pour permettre de réaliser cet objectif. Nos craintes à ce sujet sont exposées plus en détail dans le mémoire que nous avons déjà soumis au Comité. Il convient peut-être de signaler que nous avons demandé l'avis des avocats du gouvernement sur cette disposition, et ces derniers nous ont fait savoir qu'ils considèrent que la disposition répond effectivement à nos préoccupations. Nous demeurons toutefois sceptiques puisqu'il n'y ait pas fait expressément mention du caractère confidentiel des contrats.

D'autres dispositions nous plaisent moins. Ainsi, nous ne pouvons approuver le préavis de 30 jours que les conférences doivent donner aux expéditeurs avant d'augmenter leur taux de fret, pas plus que le préavis de 14 jours pour les surprimes, même si nous sommes conscients que ces délais ont été fixés de manière à concorder avec la législation américaine. Dans la plupart des cas, la pratique actuelle est de donner un préavis de 90 jours pour toute augmentation des taux de fret et, bien souvent le préavis pour les surprimes est de plus de 14 jours. Le délai d'exécution est important; quand il est trop court, les augmentations de coût imprévues se traduisent presque toujours par des pertes pour les exportateurs en raison des impératifs de la concurrence internationale. Le Conseil estime par ailleurs que les mécanismes prévus pour régler les différends laissent à désirer, et il voudrait que le projet de loi contienne des dispositions relatives à la médiation et à l'arbitrage semblables à celles énoncées dans le projet de loi C-18.

[Text]

In bringing forward Bill C-21 it is clear that, by and large, the government has sought to ensure that Canadian legislation does not get out of step with U.S. legislation. We fully endorse this objective with the caveats we have mentioned. The provisions of the U.S. Shipping Act are important not only because of their impact on the competitiveness of Canadian trade through Canadian ports but because of the existence of a significant number of joint conferences serving both Canadian and American ports. Wide variations between Canadian and U.S. legislation will, over time, result in trade distortions and in difficulties of an extraterritorial nature because joint conferences are subject to the national laws of two countries. Indeed, it is for this reason that the council has been unable to negotiate its own Notes of Understanding with any joint Canada-U.S. conference, but has been able to negotiate its Notes of Understanding only with "pure" Canadian conferences; that is, those conferences serving Canadian ports only.

We have noted that the committee will be hearing from a variety of ship owner and conference interests. In weighing the views that senators will be hearing in the days to come on Bill C-21, we would ask them to bear in mind that one of the prime responsibilities of the shippers' council is to provide a collective voice for all Canadian shippers. Among those appearing before you will be the Consultative Shipping Group, which is an organization comprising the governments of certain ship owner countries. The intervention of foreign governments, who will undoubtedly cite shipping developments in international, inter-governmental fora, suggests that you may wish to hear from the Department of External Affairs, which is responsible for Canadian positions in these fora. We would add that, as shippers, we perceive Bill C-21 to be primarily an export enhancement bill. We feel that the Department of External Affairs could also make a useful input into your deliberations from its perspective as the government department charged with the responsibility for export development.

We have also noted the wide diversity of conference interests from whom you will be hearing. Conferences come in all shapes and sizes, and we would respectfully suggest that committee members might wish to consider such questions as the following when hearing from conference spokesmen: How big is the conference? What cargo volume does it carry? What percentage of the liner trade available to Canadian shippers does it represent? What is the scope of the geographic area they draw cargo from? Do their members pick up Canadian cargo in U.S. ports? How much? What percentage of the total volume? Have they got effective non-conference competition in their particular trade at the present time? How has this changed since the legislation of 1979 was enacted? What are the nationalities of the member lines? This question is asked not because nationality is in itself important to shippers but because the council believes that the committee members should be aware of those conferences that contain member

[Traduction]

Le projet de loi C-21 se présente manifestement comme une tentative de la part du gouvernement de maintenir une certaine cohérence entre la législation du Canada et celle des États-Unis. Nous souscrivons entièrement à cet objectif, sous réserve des craintes déjà exprimées. Les dispositions de la Shippint Act en vigueur aux États-Unis sont importantes, non seulement à cause de leur influence sur la compétitivité des marchandises canadiennes qui passent par les ports canadiens, mais à cause du grand nombre de conférences qui desservent à la fois les ports canadiens et américains. S'il existait d'importants écarts entre la législation canadienne et celle des États-Unis, les modalités du commerce s'en trouveraient, à la longue, déformées, et il en résulterait des difficultés d'ordre international puisque les conférences servant les deux pays sont assujetties à leurs lois respectives. C'est d'ailleurs pour cette raison que le Conseil n'a pas réussi à négocier ses propres protocoles d'entente avec les conférences canado-américaines, mais uniquement avec les conférences «purement» canadiennes, c'est-à-dire celles qui desservent uniquement les ports canadiens.

Nous avons pris note du fait que le Comité entendra de nombreux propriétaires de navire et représentants des conférences. Nous demandons aux sénateurs, quand ils examineront les vues qui leur seront présentées au cours des prochains jours sur le projet de loi C-21, de ne pas oublier qu'une des principales responsabilités du Conseil des expéditeurs est de servir de porte-parole à tous les expéditeurs canadiens. Les sénateurs entendront notamment des représentants du *Consultative Shipping Group* auquel siègent certains gouvernements étrangers propriétaires de navire. Étant donné que ces gouvernements ne manqueront pas d'invoquer les décisions prises par les tribunes inter-gouvernementales relativement au transport, les sénateurs voudront peut-être entendre le point de vue du ministère des Affaires extérieures, qui est responsable des prises de position canadiennes à ces tribunes. Par ailleurs, en tant qu'expéditeurs, nous considérons que le projet de loi C-21 est principalement destiné à accroître les exportations. Il nous semble donc qu'il pourrait vous être utile d'entendre le point de vue du ministère des Affaires extérieures, dont relèvent les efforts pour accroître les exportations.

Nous avons également noté la grande diversité des conférences qui seront représentées à vos audiences. Les conférences sont on ne peut plus différentes les unes des autres, et nous signalons respectueusement aux membres du Comité quelques questions dont ils voudront peut-être tenir compte lorsqu'ils entendront les représentants des conférences. Quelle est la taille de la conférence? Quelle est l'importance de son trafic marchandises? Quelle est sa part des services de transport maritime offerts aux expéditeurs canadiens? Quelle est l'importance de la région géographique desservie? Ses membres prennent-ils des marchandises canadiennes dans des ports américains? Quelle est l'importance de ce trafic? Quel pourcentage du volume total représente-t-il? La conférence a-t-elle à soutenir la concurrence d'entreprises indépendantes dans son secteur? Dans quelle mesure la situation concurrentielle a-t-elle évolué depuis l'adoption de la loi de 1979? Quels sont les pays représentés par ses sociétés membres? Ce n'est pas que l'origine nationale soit une question importante en soi pour les

[Text]

lines flying the flags of nations that practise cargo discrimination.

While we do not want to anticipate all of the points that conference interests will raise, we would like to comment on one or two.

First, shipowners will likely complain about how freight rates are down and how they are losing money. We would ask why, if business is so bad, according to the highly-respected Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics, will the world's current containership capacity of 2.4 million 20-foot equivalent containers be increased by a further 300,000 container slots by 1990?—which is more than doubling the present over-capacity on many major trade routes. In any other business we know of, which is not protected by monopoly or oligopoly pricing, tough times are not expansionary times.

You may hear a lot about the interests of small shippers. That calls for a few comments from us. The council was formed to protect all shippers, including small shippers, from conference cartels. Conferences will allege that some rate increases, particularly those made in conference trades where there is meaningful non-conference competition, do not stick and that bigger shippers have more leverage and are therefore more successful in conference negotiations. What they will not tell you is that most price increases made for general cargo—that is, the small shipper—do stick. Conferences are not friends of small shippers. This is an issue which is often high on the agenda of council meetings with conferences. We wish that we could say they listen, but they don't. This is why we support pro-competitive elements of Bill C-21.

Incidentally, on the subject of small shippers, we are not necessarily talking about small business. Big companies are often small shippers to particular markets of the world, and likewise small companies are often large shippers to particular markets. There are a number of protections for small shippers. In addition to the council and enactment of legislation which will loosen the throttle hold of conferences, we would like to mention, first, the use of freight forwarders, who understand the intricacies of ocean shipping and often consolidate cargo to negotiate volume rates and the growth of non-vessel operating common carrier services—which are called the NVOCCS. Recent DRIE-sponsored research shows that the freight forwarding industry is growing rapidly and already controls 20 per cent of international traffic in Canadian trade.

Secondly, we would refer to the use of shippers' associations, which are formed for the purpose of negotiating freight rates

[Traduction]

expéditeurs, mais le Conseil estime que les membres du Comité devraient être conscients du fait que certaines conférences regroupent des sociétés dont le pays d'origine pratique la discrimination dans le domaine du transport des marchandises.

Sans vouloir chercher à répondre à l'avance à tous les points que soulèveront les représentants des conférences, nous tenons à faire quelques observations à ce sujet.

Premièrement, les propriétaires de navires se plaindront sans doute de la baisse des taux de fret et des pertes financières qu'ils subissent. Si les affaires vont si mal, pourquoi le réputé *Bremen Institute of Shipping Economics and Logistics* prévoit-il que la capacité mondiale actuelle de 2,4 millions de conteneurs de 20 pieds augmentera de 300 000 d'ici à 1990, de sorte que la capacité excédentaire actuelle serait plus que doublée sur beaucoup des grandes routes commerciales. À ce que nous sachions, aucun secteur d'activité non protégé par un régime monopolistique ou oligopolistique ne prend de l'expansion en période de difficulté économique.

Vous entendrez sans doute beaucoup parler des intérêts des petits expéditeurs. Cette question nous touche de près, puisque le Conseil a été créé pour protéger tous les expéditeurs, y compris les petits, contre les cartels de conférences. Les conférences soutiendront qu'il est parfois impossible de maintenir certaines augmentations tarifaires, surtout dans les secteurs où les membres des conférences se heurtent à une véritable concurrence de l'extérieur, et elles invoqueront aussi le pouvoir de négociation des gros expéditeurs qui oblige leurs membres à battre en retraite. Elles ne vous diront pas cependant que la plupart des augmentations tarifaires qui s'appliquent aux marchandises générales, autrement dit aux petits expéditeurs, sont effectivement maintenues. Les conférences ne se préoccupent guère des petits expéditeurs. C'est là une question qui occupe souvent une place importante dans les discussions entre le Conseil et les conférences. Nous aimerions pouvoir dire que les conférences nous écoutent, mais il n'est rien. C'est pourquoi nous approuvons les dispositions du projet de loi C-21 qui visent à favoriser la concurrence.

Soit dit en passant, quand nous parlons de petits expéditeurs, il ne s'agit pas forcément de petites entreprises. Car les grandes entreprises sont souvent de petits expéditeurs sur certains marchés internationaux, tandis que les petites entreprises sont souvent de gros expéditeurs sur d'autres marchés. Il existe un certain nombre de mesures visant à protéger les petits expéditeurs. Outre l'existence du Conseil et l'adoption d'une loi qui permettra de desserrer l'emprise des conférences, nous tenons à mentionner, premièrement, le recours aux transitaires, qui comprennent bien les complexités du transport maritime et qui souvent groupent les marchandises de manière à obtenir des taux plus avantageux, et la multiplication des transporteurs communs qui ne sont pas des exploitants de navire. Une étude récente commandée par le ministère de l'Expansion industrielle régionale montre que le secteur du transport transitaire est en pleine croissance et qu'il représente déjà 20 p. 100 du commerce international du Canada.

Deuxièmement, il convient de mentionner les associations d'expéditeurs, qui permettent aux petits expéditeurs de se

[Text]

collectively by small shippers and are expanding in the U.S. as a consequence of the U.S. Shipping Act of 1984. We envisage that similar expansion of shipper associations in Canada will follow the passage of Bill C-21.

A good deal of conference ire will like be directed to the provisions in Bill C-21 for confidential service contracts with individual member lines in a conference. Again it may be contended that this is detrimental to small shippers. We do not agree. We believe, either directly through freight forwarders, the NVOCCS, or through shippers' associations, that small shippers will benefit. It should also be noted that Canadian shippers already have access to confidential service contracts if they use U.S. ports, if they use non-conference shipping lines from Canadian ports, or if the product they are shipping by conference carriers is subject to "open rates". Shippers need confidential service contracts to be internationally competitive. As indicated in our earlier written brief, we would like assurances that the wording used in Bill C-21 for confidential service contracts in fact achieves the objectives spelled out by the government—and we refer back to that contentious clause, paragraph 4(1)(c).

Conferences and others may argue that Bill C-21 could be detrimental to Canadian ports. We do not agree. On the contrary, for example, confidential service contracts will help put Canadian ports on an equal basis with U.S. ports for Canadian cargo. Shipping lines are constantly inaugurating new services and cancelling old ones subject to demand—so we should not be fooled by threats. Presently Canadian shippers in most parts of the country have easy access to U.S. ports. As exporters, to be competitive we must use the most cost-efficient services available. The present Shipping Conferences Exemption Act puts Canadian ports at a disadvantage, because it is out of balance with the U.S. Shipping Act of 1984. The facts are that where there is sufficient Canadian cargo inducement, there will be shipping services, either conference or non-conference. There are few "fixed" assets as mobile as ships which can be deployed or redeployed very quickly.

The responses to a 1986 survey of shippers, conducted by the Shippers' Council, predicated on implementation of the pro-competition elements now contained in Bill C-21, confirmed that shippers believe that no serious difficulties will arise. For example, only 5 per cent were concerned that if any gaps are created, they may not be filled by non-conference services. Because of competitive factors affecting different companies, there is a long history of shipping companies dropping Canadian ports and continuing to serve Canadian trade

[Traduction]

grouper pour négocier de meilleurs taux de fret et qui prennent de plus en plus d'ampleur aux États-Unis depuis l'adoption en 1984 de la *Shipping Act*. Nous nous attendons à ce que les associations d'expéditeurs connaissent une expansion semblable au Canada par suite de l'adoption du projet de loi C-21.

Selon toute probabilité, les conférences se plaindront beaucoup également des dispositions du projet de loi C-21 qui autorisent la passation de contrats de service confidentiels avec les membres des conférences. Elles soutiendront sans doute, encore une fois, que de telles dispositions risquent de nuire aux petits expéditeurs. Nous estimons, au contraire, que les petits expéditeurs en bénéficieront, soit directement par l'entremise des transitaires qui ne sont pas des exploitants de navire, soit par leurs associations. Il convient par ailleurs de souligner que les expéditeurs canadiens ont déjà accès à des contrats de service confidentiels lorsqu'ils passent par des ports américains ou qu'ils ont recours à des services de transport non membres d'une conférence qui desservent les ports canadiens, ou encore lorsque le produit acheminé par un membre d'une conférence est au nombre de ceux visés par des «taux ouverts». Les contrats de service confidentiels sont nécessaires pour permettre aux expéditeurs de soutenir la concurrence à l'échelle internationale. Comme nous l'avons indiqué dans le mémoire écrit que nous avons déjà soumis au Comité, nous voulons nous assurer que le libellé de la disposition concernant les contrats de service confidentiels, c'est-à-dire l'alinéa 4(1)c), permette effectivement de réaliser les objectifs énoncés par le gouvernement.

Les représentants des conférences et d'autres témoins diront peut-être que le projet de loi C-21 risque de compromettre l'avenir des ports canadiens. Nous estimons, au contraire, que les contrats de service confidentiels aideront à mettre les ports canadiens sur un pied d'égalité avec les ports américains pour le transport des marchandises canadiennes. Les lignes de transport sont constamment en train d'ajouter de nouveaux services et de supprimer des services existants en fonction de la demande, de sorte qu'il ne faut pas se laisser prendre à leurs menaces. À l'heure actuelle, les expéditeurs de la plus part des régions du Canada ont facilement accès aux ports américains. En tant qu'exportateurs, il nous faut utiliser les services qui présentent le meilleur rapport avantages-coûts si nous voulons être concurrentiels. L'actuelle *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* désavantage les ports canadiens puisque ses dispositions ne concordent pas avec celles de la *Shipping Act* de 1984. Le fait est que, là où la demande est suffisante, des services de transport de marchandises seront offerts par les membres des conférences ou par des entreprises indépendantes. Il existe très peu de biens «immobiliers» aussi mobiles que les navires et qui peuvent être déployés ou déplacés aussi rapidement.

D'après une enquête que le Conseil des expéditeurs a réalisée auprès de ses membres en 1986, les expéditeurs ne croient pas que la mise en œuvre de dispositions favorables à la concurrence semblables à celles qui sont énoncées dans le projet de loi C-21, puisse entraîner de sérieux problèmes. Ainsi, seulement 5 p. 100 d'entre eux craignent que les services qui pourraient être abandonnés par suite de la mise en œuvre de ces dispositions ne seraient pas repris par des transporteurs indépendants. Les modalités de la concurrence sont telles que l'on a

[Text]

through U.S. ports. However, the opposite is also true. Hence the confidence among shippers. Stevedoring conditions, such as the Vancouver container stuffing and destuffing clause, are a far more important factor in determining whether or not a liner shipping company services a Canadian port.

We would now like to make a brief comment about relevant trends internationally. The conference system is under increasing criticism worldwide. In Japan, the Japanese Shippers' Council says that the quality of consultation with shippers by conferences—or with conferences—has deteriorated to the point that it has become almost meaningless. Australian shippers have reached similar conclusions through the Australian Shippers' Council. In Paris tomorrow, at a meeting of the Business and Industry Advisory Committee to the OECD, a British Shippers' Council paper will be discussed. This paper makes clear the concerns which shippers have worldwide that conferences abuse their powers and that consultation mechanisms to date have been ineffective. This paper also notes that international codes, such as that of UNCTAD and the European Community Competition Regulation, to become effective on July 1 of this year, are inadequate and obscure. The self-policing code developed by the Committee of European and Japanese Shipowners' Associations in the 1960s and 1970s, which is reflected in some agreements negotiated by the Canadian Shippers' Council, is largely ignored by conferences. We mention this so that you will be aware that when the consultative shipping group meets with you, it speaks for the ship-owning interests, and not the shippers' interests, of their member countries. It certainly does not speak for the European Shippers' Council, a federation of national shippers' councils, from whom we believe you may also be hearing directly.

We have stated that conferences have constantly abused their monopolistic powers in Canada, and we are prepared to document this if you have any doubts on this point after you have heard from conference interests.

In conclusion, Mr. Chairman, Canada exports close to 30 per cent of its gross national product and imports on a similar scale. Our exports pay for the variety of choice available to consumers from foreign sources. Close to 80 per cent of our trade is with our neighbour to the south—the U.S.A.; and while we would like to secure this market, we also believe it is important to diversify our trade with offshore countries. For this component of Canadian trade to thrive, it is essential that Canadian legislation ensure that our exports and imports are carried under terms and conditions of carriage that are competitive. We therefore urge that the present outdated and ineffective Shipping Conferences Exemption Act be replaced by Bill C-21 at the earliest possible date.

[Traduction]

souvent vu des maisons d'expédition se retirer des ports canadiens et continuer à servir les expéditeurs canadiens à partir de ports américains. Mais l'inverse est aussi vrai, d'où la confiance des expéditeurs. La décision de desservir ou non un port canadien dépend bien plus des conditions d'arrimage, comme celles relatives au chargement et au déchargement des conteneurs qui s'appliquent à Vancouver.

Nous voulons maintenant parler brièvement de certaines tendances internationales en matière de transport. La communauté internationale trouve de plus en plus à redire au régime des conférences. Ainsi, le Conseil des expéditeurs japonais soutient que le processus de consultation entre les expéditeurs et les conférences—ou entre les membres des conférences—s'est détérioré à un point tel qu'il a perdu presque tout son sens. Le Conseil des expéditeurs australiens est, lui aussi, arrivé à des conclusions semblables. À la réunion du comité consultatif de l'entreprise et de l'industrie de l'OCDE, qui aura lieu à Paris demain, il sera question d'un document présenté par le conseil des expéditeurs britanniques, qui montre bien que, partout dans le monde, les expéditeurs s'inquiètent du fait que les conférences abusent de leurs pouvoirs et que les mécanismes de consultation ont été jusqu'à présent inefficaces. Ce document souligne par ailleurs l'insuffisance et le manque de clarté des codes internationaux, comme celui de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et le règlement de la communauté européenne en matière de concurrence, qui doit entrer en vigueur de 1^{er} juillet de cette année. Par ailleurs, les conférences ne tiennent à peu près pas compte du code d'auto-réglementation élaboré par le comité des associations de propriétaires de navire européens et japonais dans les années 60 et 70, sur lequel sont basées certaines des ententes négociées par le Conseil des expéditeurs canadiens. Nous mentionnons tout cela pour que, quand vous rencontrerez les porte-parole du *Consultative Shipping Group*, vous soyez conscients qu'ils représentent les intérêts, non pas des expéditeurs, mais bien des propriétaires de navire de ses pays membres. Le groupe en question ne parle certainement pas au nom du Conseil des expéditeurs européens, qui regroupe les conseils d'expéditeurs de divers pays européens et que vous aurez sans doute l'occasion d'entendre.

Nous vous avons dit que les conférences ont sans cesse abusé de leur pouvoir monopolistique au Canada, et nous pouvons vous fournir des documents à l'appui si vous avez encore des doutes à ce sujet après avoir entendu les représentants des conférences.

Enfin, Monsieur le président, les exportations du Canada représentent près de 30 p. 100 de notre produit national brut, et il en est de même de nos importations. C'est grâce à nos exportations que le consommateur peut choisir parmi une multitude de produits étrangers. Près de 80 p. 100 de notre commerce se fait avec notre voisin du sud, les États-Unis; et bien qu'il soit important pour nous de garantir ce marché, il est aussi important de diversifier notre commerce avec d'autres pays. Pour cela, il est essentiel que la législation canadienne fasse en sorte que nos exportations et nos importations bénéficient de conditions de transport concurrentielles. Nous insistons par conséquent sur la nécessité d'adopter dans les meilleurs délais le projet de loi C-21 afin de le substituer aux

[Text]

As a last thought, ocean shipping is a complex subject. It may well be that after hearing from shipowning interests you will have many questions, and the Shippers' Council would be delighted to respond to such questions at your convenience.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall. Are there any questions?

Senator MacDonald (Halifax): There are not that many basic products which we export. Could you tell us what they are and where they go?

Mr. Hall: Perhaps I might refer that question to Mr. Moore of the Canadian Exporters' Association. I think he could clarify it.

Mr. Jim Moore, Secretary, Canadian Shippers' Council and Canadian Exporters' Association: I assume you are referring to products that are carried by conferences as opposed to trade with the United States.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Mr. Moore: Certainly in terms of volume the products which count the most are our commodities—agricultural products, fisheries products, forestry products and mining products. They tend to be volume-moving products. With some exceptions they tend to be low-cost products. When you move upwards from those product ranges, you are talking about a very diversified range of semi-manufactured and manufactured products. That range is very broad and, generally speaking, no one manufactured product moves in sufficient volume to make a tremendous impact on any particular trade, though there can be exceptions. You will find in the course of these hearings that you will be conducting that the one danger to avoid is generalizations, particularly in ocean shipping. There are exceptions to almost everything that can be raised. I do not know if that adequately answers your question.

Senator MacDonald (Halifax): This may be jumping around a bit, but you have made references to "regulation" and "deregulation". You have avoided the use of the word "re-regulation". It is assumed by a number of us that this legislation effects re-regulation. Is that not correct?

Mr. Hall: I suppose we are comparing it somewhat to the extreme extent of the United States where regulation is enforced under the Federal Maritime Commission. There has been an element of regulation in the present shipping conferences in that conferences are required to file tariffs, but they are so limited that it is merely an exercise in filing. We find that the amount of, if you wish, regulation is so limited that the conferences can do whatever they wish. In so doing, they are really ignoring the needs of the shipper. Bill C-21 imposes some restrictions on their activity as a conference, but it allows the individual members of those conferences to act in a broader frame, such as providing them with the ability to enter into individual contracts in which they are thereby released from the bind of the conference. It is this aspect, this re-regu-

[Traduction]

dispositions périmées et inefficaces de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.

En conclusion, comme le transport maritime est un sujet complexe, il se peut bien qu'après avoir entendu les représentants des propriétaires de navire, vous aurez beaucoup de questions à poser, et le Conseil des expéditeurs sera à votre disposition pour y répondre.

Le président: Merci, Monsieur Hall. Y a-t-il des questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les produits de base que nous exportons ne sont pas tellement nombreux. Pourriez-vous nous dire quels sont ces produits et où ils sont acheminés?

M. Hall: Peut-être puis-je demander à M. Moore, de l'Association des fabricants canadiens, de répondre à cette question. Je crois qu'il pourrait vous donner les précisions voulues.

M. Jim Moore, secrétaire, Conseil des expéditeurs canadiens et Association des fabricants canadiens: Je suppose que vous voulez parler des produits transportés par les membres des conférences, et non pas de ceux qui sont acheminés aux États-Unis.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En effet.

M. Moore: En fait de volume, nos exportations sont surtout constituées de produits de base—produits agricoles, produits de la pêche, produits forestiers et produits miniers. Il s'agit généralement de produits peu coûteux, exportés en quantités importantes. Puis, il y a une gamme très diversifiée de produits semi-manufacturés et manufacturés. En règle générale, aucun de ces produits n'est exporté en quantité suffisante pour influencer sensiblement sur un secteur en particulier, bien qu'il puisse y avoir des exceptions. Vous constaterez au cours de ces audiences qu'il importe au plus haut point d'éviter de généraliser, notamment, en ce qui concerne le transport maritime. En effet, il y a presque toujours des exceptions à la règle. Je ne sais pas si cela répond bien à votre question.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je passe peut-être du coq à l'âne, mais vous avez parlé de «réglementation» et de «déréglementation». Vous avez toutefois évité de parler de «nouvelle réglementation». Or, pour plusieurs d'entre nous, le but du projet de loi est d'instituer une nouvelle forme de réglementation. N'est-ce pas ainsi qu'il faut l'interpréter?

M. Hall: Je suppose que notre évaluation a été faite en quelque sorte par comparaison avec le cas extrême des États-Unis, où le transport maritime est réglementé par la *Federal Maritime Commission*. Les conférences maritimes sont actuellement soumises à une forme quelconque de réglementation en ce sens qu'elles sont tenues de déposer des documents relativement à leurs tarifs, mais les exigences à cet égard sont si peu rigoureuses qu'elles se limitent effectivement au dépôt de documents. Nous considérons que la portée de la réglementation est si restreinte que les conférences peuvent faire tout ce qui leur plaît. Ce faisant, elles ne tiennent aucun compte des besoins des expéditeurs. Le projet de loi C-21 restreint quelque peu la liberté d'action collective des conférences, mais il accorde aux membres individuels une marge de manœuvre beaucoup plus

[Text]

lation—and you are quite correct in the use of the word—it is re-regulation, that is, in a sense, deregulation of the conferences' control of their individual shipping lines. Without getting into more regulation, in Canada, for instance, the extreme alternative to the Canadian Shippers' Council would be to have the Canadian Transport Commission operating like the Federal Maritime Commission, where everything is filed and approved through them. Does that answer your question?

Senator MacDonald (Halifax): This may be a simplistic question but for the fifth time we have here a transport bill that will exempt a cartel. Is not the heavy hand of Consumer and Corporate Affairs involved in this exercise?

Mr. Hall: If we go back to the forerunner to Bill C-21, Bill C-122, it was the position of Consumer and Corporate Affairs that the existing law be suspended to expose the conferences to the Competition Act. The Honourable André Ouellet, in his speech to the House of Commons at the introduction of Bill C-21, made this point, that he felt it rather paradoxical as a former Minister of Consumer and Corporate Affairs to be standing up trying to defend the introduction of legislation which exempted the cartels from the Competition Act. We have made this point to the Minister of Transport as recently as March, that if the legislation was not brought forward and acted upon quickly our recommendation would be that the existing law be allowed to expire, thereby exposing the conferences to the Competition Act.

Senator MacDonald (Halifax): I am trying to understand the reference you made on page 4 of your brief where you quote the Bremen Institute. In the early 1980s we were led to believe that there were too many ships chasing too few containers. What is your point here when you say that the economy has changed. You talk about more than doubling present over-capacity on major trade routes. What is your point?

Mr. Hall: We are attempting to make the point that we anticipate that the ship owners will tell you that they are losing money and that, therefore, they need to continue as conference cartels in order to preserve their viability. We have consistently made the point that the "over-tonnaging" of the world is the problem of the ship owners who have built the ships and who have created this situation themselves. This, in our opinion is just poor management of assets. Containerization has caused the development of large container vessels, and major shipping lines are using larger and larger ships. In so doing, they are retiring smaller ships, which are lying idle. In 1983 approximately 12 per cent of the world's tonnage was lying idle. Today it is in excess of 25 per cent, and it is anticipated to continue to grow. This is not a problem of the shipper or the

[Traduction]

grande, en leur permettant notamment de passer des contrats individuels qui ont pour effet de les soustraire aux exigences qui s'appliquent aux conférences. C'est justement cet aspect, cette nouvelle forme de réglementation — et vous avez tout à fait raison de dire qu'il s'agit d'une nouvelle réglementation — qui équivaut en quelque sorte à la déréglementation de l'emprise des conférences sur leurs membres. Si le Canada ne veut pas se diriger vers une réglementation plus rigide, la solution extrême serait de supprimer le Conseil des expéditeurs canadiens et de confier à la Commission canadienne des transports un rôle semblable à celui de la *Federal Maritime Commission*, et de faire en sorte que tous les documents doivent être déposés auprès de la Commission et approuvés par elle. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cette question peut vous paraître simpliste, mais c'est maintenant la cinquième fois qu'on nous présente un projet de loi dérogatoire en faveur d'un cartel. Le ministère de la Consommation et des Corporations n'a-t-il pas la haute main dans tout cela?

M. Hall: Si l'on se reporte au projet de loi C-122, qui a précédé le projet de loi C-21, on constate que le ministère de la consommation et des Corporations voulait supprimer la loi existante de manière à assujettir les conférences à la *Loi sur la concurrence*. L'honorable André Ouellet, dans le discours qu'il a prononcé à la Chambre des communes au moment du dépôt du projet de loi C-21, a fait observer qu'il trouvait plutôt paradoxal qu'un ancien ministre de la Consommation et des Corporations soit appelé à défendre un projet de loi visant à soustraire les cartels à l'application de la *Loi sur la concurrence*. C'est d'ailleurs une question que nous avons abordée avec le ministre des Transports tout récemment, soit en mars; nous lui avons recommandé, si le projet de loi n'était pas adopté et mis en œuvre promptement, de laisser expirer la loi existante, de manière que les conférences soient dorénavant assujetties à la *Loi sur la concurrence*.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'essaie de comprendre ce que vous nous rapportez à la page 4 de votre mémoire au sujet du Bremen Institute. Au début des années 80, on nous avait donné à entendre qu'il y avait trop peu de conteneurs pour le nombre de navires en service. Où voulez-vous en venir quand vous dites que l'économie a évolué et que la capacité excédentaire a plus que doublé sur les grandes routes commerciales?

M. Hall: Nous cherchons seulement à répondre à l'avance à l'argument qu'invoqueront les propriétaires de navire, qui ne manqueront pas de vous dire que les affaires ne vont pas bien et qu'il faut préserver les cartels des conférences pour assurer leur survie. Nous ne cessons de répéter que la surcapacité dans le monde est un problème qui a été créé par les propriétaires de navire qui ont fait construire tous ces navires. La conteneurisation a amené la construction de gros transporteurs de conteneurs, et les grandes lignes de transport maritime utilisent des navires de plus en plus gros. Elles retirent ainsi de la circulation les petits navires, qui demeurent inactifs. En 1983, environ 12 p. 100 du tonnage mondial était inutilisé. Aujourd'hui, ce taux dépasse 25 p. 100 et on prévoit qu'il continuera d'augmenter. Ce ne sont pas les expéditeurs ou les exportateurs, qui

[Text]

exporter. It is a problem of the ship owners. To preserve and to try to protect their investments, they are fighting to retain the conference system, to enable them to keep rates artificially high, instead of them letting them come down to the level of the free market.

Senator Stollery: I do not quite understand why you say on page 2 of our brief that you support, "without enthusiasm renewal of legislation to exempt conferences from anti-combines legislation." It would seem to me that, as an organization representing shippers, your interest would be to get the lowest prices possible. Of course, if there is only one line connecting, let us say, the Port of Halifax with the rest of the world, I presume that the prices would then rise. As in everything else, I suppose that the idea in shipping is to maintain enough shipping lines so that there is some competition in the field, and to ensure that the whole system does not degenerate into one shipping company because everyone else has gone broke.

However, having said that, I would like to ask if that is the reason why you support "without enthusiasm" legislation to exempt conferences from anti-combines legislation, or is there some other reason?

Mr. Hall: Senator, I appreciate your point. If I may refer you back to our earlier written submission, we spent some time going through the conference system and its raison d'être. The conference system is in existence by virtue of the fact that large shipping lines are members of various conferences around the world and various interlocking trade routes. It is felt that it would not be practical for Canada alone to outlaw conferences and expose them to the Competitions Act.

Some four years ago a survey of Canadian shippers, conducted by Ludwig and Associates of Winnipeg on behalf of the Consumer and Corporate Affairs Ministry and the Honourable André Ouellet at the time, showed that the majority of Canadian shippers wished that shipping conferences continue to be exempted.

Times have changed. There have been major attempts on the part of major conferences to create monopoly positions such as the August 1983 attempt on the part of the Conference of the North Atlantic, where they actually rose to the point of about 95 per cent of all available carrier modes across the North Atlantic, and raised the prices some 25 per cent—or attempted to do so.

Since that time over-tonnaging has come into force, and other non-conference competition has come into play, so that conferences are now attempting to get together to build giant conferences. You will be hearing from one of those giant conferences later, the Transpacific Westbound Rate Agreement, which is a combination of conferences. There are also rumblings about the possible formation of a similar superconference in the Atlantic where the smaller conferences—which all operate independently—are now running into trouble.

[Traduction]

posent un problème, mais les propriétaires de navire. Afin de protéger leurs investissements, ils luttent pour qu'on conserve le régime des conférences, ce qui leur permettrait de garder les taux artificiellement élevés au lieu de les laisser baisser au niveau du marché libre.

Le sénateur Stollery: Je ne comprends pas très bien pourquoi vous dites à la page 2 de votre mémoire que vous appuyez sans enthousiasme le renouvellement d'une mesure législative visant à soustraire les conférences à la loi contre les coalitions. Il me semble qu'à titre d'organisme représentant les expéditeurs vous auriez intérêt à obtenir les plus bas prix possibles. Bien entendu si une seule ligne reliait, par exemple, le port de Halifax au reste du monde, je présume que les prix augmenteraient. Comme c'est le cas pour toute autre chose, je présume que, dans le domaine de l'expédition, l'objectif est de disposer de suffisamment de lignes de transport maritime de façon à susciter une certaine concurrence, de sorte que tout le système ne soit pas réduit à une seule compagnie de navigation, toutes les autres ayant fait faillite.

Cela dit, est-ce la raison pour laquelle vous appuyez sans enthousiasme une mesure législative visant à soustraire les conférences à la loi contre les coalitions, ou y a-t-il une autre raison?

M. Hall: Sénateur, je vous sais gré de poser cette question. Si vous me permettez de me reporter à notre mémoire précédent, je puis vous dire que nous avons passé un certain temps à étudier le régime des conférences et sa raison d'être. Ce régime existe parce que de grandes lignes de transport maritime sont membres de diverses conférences et utilisent diverses voies commerciales qui s'entrecroisent. On estime que le Canada seul n'aurait pas avantage à soustraire les conférences et à les assujettir à la Loi sur la concurrence.

Il y a environ quatre ans, une étude des expéditeurs canadiens réalisée par *Ludwig and Associates* de Winnipeg, au nom du ministère de la Consommation et des Corporations, dirigé alors par l'honorable André Ouellet, a révélé que la majorité des expéditeurs canadiens souhaitaient que les conférences maritimes continuent d'être soustraites à l'application de la Loi sur la concurrence.

Les temps ont changé. D'importantes conférences ont tenté de créer des monopoles; par exemple, en août 1983, la Conférence de l'Atlantique Nord a réussi à s'emparer d'environ 95 p. 100 de tous les moyens de transport de l'Atlantique Nord et a augmenté ou a tenté d'augmenter les prix de quelque 25 p. 100.

Depuis, un tonnage excédentaire a vu le jour, et d'autres compagnies non membres des conférences sont entrées en concurrence avec elles, de sorte que ces dernières tentent actuellement de se rassembler pour devenir très puissantes. Vous allez entendre plus tard le témoignage du représentant de l'une de ses conférences géantes, la *Transpacific Westbound Rate Agreement*, qui regroupe plusieurs conférences. On parle également de la formation éventuelle d'une superconférence analogue dans l'Atlantique, où les conférences de plus petite taille, qui sont toutes indépendantes, éprouvent actuellement des difficultés.

[Text]

The finding of the council through a survey of shippers last year was that only 40 per cent of Canadian shippers wished conferences to be continued to be exempted from combines under the Competitions Act. However, they also said that, if we must live with Canada continuing to run with the rest of the world and allowing conferences to operate, then 90 per cent of those shippers said that they agreed 100 per cent with the provisions of Bill C-21, which allows the individual members of the conferences to carry on some independence.

Senator Stollery: I think I understand, except for one thing: Did the shippers support the conference system because it would be impractical for Canada alone to take on the world shipping conference system, for obvious reasons, or did they support the conference system, modified, for other reasons? It is obvious to me that it would be very difficult in the international shipping world for Canada—or, for that matter, almost any single country—to take on an industry that operates worldwide on the oceans. That could, of course, be a reason for qualifying one's disagreement with the system.

However, having said that, are there other reasons for the shippers and for the council to support "without enthusiasm" the renewal of legislation to exempt conferences from anti-combines legislation? I do not want to confuse the issue, but, if that is so, I am still curious as to why that would be.

Mr. Hall: Senator, if I could refer to a period of probably five years ago, the conferences were relatively responsible—and I use the term advisedly—in that their rates were competitive. Conferences provide a guaranteed service. This is one of their reasons d'être. The shippers were satisfied that they could get a reasonable deal with the conference system. However, as over-tonnaging came in and allowed the non-conference members to enter the market—for example, on the North Atlantic in 1983—probably only 5 per cent of their capacity was non-conference, whereas today it is up to 40 per cent. As these non-conference competitors come in and undercut the conferences, they are required to remain competitive and, therefore, they are required to lower their rates. Of course, they are caught with the over-tonnaging problem. However, as you get more non-conference competition coming into a trade route, you get more variety of service, and therefore the argument on the conference side that "we give you regular service" is nullified, because there is sufficient non-conference. So, the reasons for the existence of conferences, if you wish, are being minimized. At the same time, the conferences are trying to continue to gain higher rates.

Senator Stollery: Yes, I think I understand. However, it strikes me that the shippers were a little ingenuous in that when the conference system was serving their purposes by providing regular service—which, as you say, has been the raison d'être for conference systems for 75 years or more—a very large number of them thought that that was all right. Their ingenuousness appears in that they did not foresee that such a

[Traduction]

A la suite d'une étude des expéditeurs menée par le Conseil l'an dernier, celui-ci a constaté que seulement 40 p. 100 des expéditeurs canadiens désiraient que les conférences continuent d'être soustraites aux dispositions de la Loi sur la concurrence concernant les coalitions. Toutefois, 90 p. 100 de ces expéditeurs ont déclaré que, si le Canada voulait continuer de faire concurrence au reste du monde et autoriser les conférences à exercer leurs activités, ils étaient entièrement d'accord avec les dispositions du projet de loi C-21, qui permet à chaque membre des conférences de faire preuve d'une certaine indépendance.

Le sénateur Stollery: Je crois comprendre ce que vous dites, sauf ceci: Les expéditeurs ont-ils appuyé le régime des conférences parce que le Canada ne peut guère s'attaquer à lui seul au régime mondial des conférences maritimes pour des raisons évidentes, ou ont-ils appuyé le régime des conférences modifié pour d'autres raisons? Selon moi, il est évident que, dans le secteur de l'expédition, il serait difficile pour le Canada—ou, d'ailleurs, pour pratiquement tout autre pays seul—de s'attaquer à une industrie qui exerce ses activités à l'échelle mondiale. Cela pourrait certes être une raison de tempérer un désaccord au sujet du régime.

Cela dit, y a-t-il d'autres raisons pour lesquelles les expéditeurs et le Conseil appuient sans enthousiasme le renouvellement d'une loi visant à soustraire les conférences à la législation contre les coalitions? Je ne veux pas embrouiller les choses, mais, s'il existe d'autres raisons, je suis curieux de les connaître.

M. Hall: Sénateur, si vous me permettez de revenir environ cinq ans en arrière, je dois dire que les conférences agissaient avec assez de sérieux—et je pèse mes mots—en ce sens que leurs taux étaient concurrentiels. Elles assuraient un service garanti. C'est une de leurs raisons d'être. Les expéditeurs étaient convaincus de pouvoir obtenir des taux raisonnables dans le cadre du régime des conférences. Toutefois, lorsque le tonnage excédentaire est apparu et a permis aux non-membres de pénétrer le marché—par exemple, dans l'Atlantique Nord en 1983—probablement que seulement 5 p. 100 de leur capacité provenait de non-membres, alors qu'aujourd'hui elle se situe à 40 p. 100. À mesure que ces non-membres apparaissent et offrent de meilleurs prix que les conférences, ces dernières doivent demeurer concurrentielles et, partant, baisser leurs taux. Bien entendu, elles se heurtent au problème du tonnage excédentaire. Toutefois, comme les non-membres exercent une plus vive concurrence sur une route commerciale, le service est plus varié; en conséquence, l'argument des conférences selon lequel elles offrent un service régulier ne vaut plus rien, car il existe suffisamment de non-membres. Ainsi, l'existence des conférences se justifie moins. Par contre, elles tentent toujours de fixer des taux plus élevés.

Le sénateur Stollery: Je crois comprendre. Il me semble cependant que les expéditeurs ont été un peu naïfs en ce sens que, lorsque le régime des conférences servait leurs fins en assurant un service régulier—ce qui, comme vous dites, est la raison d'être des régimes des conférences depuis plus de 75 ans—beaucoup d'entre eux ont jugé que c'était parfait. Ils ont été naïfs parce qu'ils n'ont pas pensé qu'un régime si peu con-

[Text]

non-competitive and controlled system might not be in their better interests. For instance, in the case of central Canada, the Port of Baltimore would be the major port used so that a Canadian port would not even need to be used, and that would take care of a lot of Ontario.

It was fine as long as it was serving them, but they did not predict that it might not then be in their interest to be somewhat ingenuous. You clearly did not say in the brief that you would prefer the competitive shipping system, and that strikes me as being a little odd.

Senator MacDonald (Halifax): The minister apparently designates the organization that will represent the shippers, and the Canadian Shippers' Council was the designated group in 1979.

A witness who appeared before the committee last week suggested there should be more than one designated group. I can hardly wait to hear the answer, but to use your words, that is not something to which you would agree with a great enthusasim, or is it?

Mr. Hall: If there were a valid purpose, and if another group could represent the shippers better than the Canadian Shippers' Council, we would have no objection. The advantage of the shippers' council, we maintain, is that we represent almost all Canadian exporters. There are varying degrees of requirements in different parts of the country and in different sectors of the economy. The council, therefore, has to try to get a consensus because we have found differences of opinion between the peat moss growers of the maritimes and the Council of Forest Industries of British Columbia. That is why we do not deal with specific freight rates. We deal in general terms, principles and policies and get into the question of surcharges and how they relate to government policy.

We think that the shippers' council, therefore, has a broad interest nation-wide, full sector coverage of the economy and covers the entire range of shippers from small to large.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I gather that we will be hearing from the shippers over the next six weeks, but is this the only time we will hear from the shippers' council?

Mr. Hall: Mr. Chairman, as I said in the closing remarks of my formal presentation, we are at your call. If you wish us to reappear at a later date, we will be happy to do so.

Senator MacDonald (Halifax): Under the confidential service contracts, can you assuage the fear of one small shipper who feels that the smaller or medium shippers will not be able to take advantage of such confidential service contracts?

Mr. Hall: We see no reason for their not being able to take advantage of them. We would have to see a specific example, I suppose, to be able to analyse that, but on the surface we see no reason why a small shipper could not take advantage of that

[Traduction]

currentiel et si peu contrôlé n'était peut-être pas dans leur intérêt. Par exemple, le principal port utilisé pour le centre du Canada serait celui de Baltimore; ainsi, il n'y aurait même pas lieu d'utiliser un port canadien, car celui de Baltimore assurait une grande partie des expéditeurs de l'Ontario.

Le régime était parfait tant qu'il servait leurs intérêts, mais ils n'ont pas prévu qu'il ne serait peut-être pas dans leur intérêt d'être quelque peu naïfs. Vous n'avez pas dit clairement dans le mémoire que vous préféreriez le régime concurrentiel, ce qui me paraît un peu étrange.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le ministre désigne apparemment l'organisme qui représentera les expéditeurs, et le Conseil des expéditeurs canadiens a été le groupe désigné en 1979.

Un témoin qui a comparu devant le Comité la semaine dernière a laissé entendre qu'il devrait y avoir plus d'un groupe désigné. Je suis impatient d'entendre votre réponse; mais, pour répéter vos propos, vous ne verriez pas la chose avec beaucoup d'enthousiasme, n'est-ce pas?

M. Hall: S'il existait une raison valable, et si un autre groupe pouvait représenter les expéditeurs mieux que le Conseil des expéditeurs canadiens ne le fait, nous n'y verrions aucune objection. Selon nous, l'avantage du Conseil des expéditeurs, c'est qu'il représente presque tous les exportateurs canadiens. Les exigences ne sont pas les mêmes dans les diverses parties du pays et dans les différents secteurs de l'économie. Le Conseil doit donc tenter de rallier une large majorité, car il a constaté des divergences de vues entre les producteurs de tourbe des Maritimes et le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique. C'est pourquoi nous ne nous occupons pas de taux de fret précis. Nous nous penchons plutôt sur les principes et les lignes directrices ainsi que sur la question des surprimes et de leur rapport avec la politique gouvernementale.

Nous estimons donc que le Conseil des expéditeurs a de vastes intérêts à dépendre à l'échelle nationale et qu'il englobe tout les secteurs de l'économie et toute la gamme des expéditeurs, des petits aux grands.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, si je comprends bien, nous entendrons les points de vue des expéditeurs au cours des six prochaines semaines; mais est-ce la seule fois que nous entendrons ceux du Conseil des expéditeurs?

M. Hall: Monsieur le président, comme je l'ai dit à la fin de mon exposé, nous sommes à votre disposition. Si vous désirez que nous comparaissons de nouveau plus tard, nous en serons heureux.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée confidentiels, pouvez-vous apaiser la crainte d'un petit expéditeur qui pense que les expéditeurs petits ou moyens ne pourront pas profiter de ces contrats?

M. Hall: Nous ne voyons aucune raison pour laquelle ils ne pourraient pas en profiter. Il faudrait avoir un exemple précis, je présume, pour pouvoir analyser cette question, mais, de prime abord, nous ne voyons aucune raison pour laquelle un petit expéditeur ne pourrait pas en tirer parti, pourvu que les

[Text]

provided the members of the conference were required to actually proceed with that.

Under the current legislation a conference can say to the small shipper: "No, we will not enter into any specific agreement with you," or "our members are not permitted to do that." That is why we think the proposed legislation is beneficial to the shippers in that it prohibits the conferences from, in turn, prohibiting their members from entering into such contracts.

Senator Turner: In response to a question asked by Senator MacDonald you said that ship owners built bigger ships and brought on their own problems.

Over the past three years trucking companies have built bigger trucks, airlines have built bigger aircraft and Alberta has allowed the use of three trailers being hauled by one cab. They also allow pup trailers in Ontario, and probably in the rest of Canada. Railroads have also built bigger freight cars to haul more goods, but did shipping rates go down?

The owners of the companies have used the argument that if they were allowed to haul more goods with larger equipment the public would pay lower prices. In your opinion, did that happen?

Mr. Hall: Yes, it did. I am not criticizing the concept of creating larger vessels to carry more containers at one time. The point I am making is that the management of the assets of ships is like the management of the factories and industry. If industry continues to build bigger plants and tries to continue to operate smaller plants, there will be surplus capacity. If the market does not grow in proportion to the plant capacity, if the container market does not grow as fast as a carrier's ability to carry, there will be surplus plant capacity, and with surplus plant capacity in a market which is not growing as fast as the plant is expanding there is only one economic solution, reduce prices until supply and demand come into line and do not try to hold the prices artificially at the expense of the consumer.

Senator Turner: Show me where prices have gone down over the past five years.

Mr. Hall: In shipping lines?

Senator Turner: For many articles people buy.

Mr. Hall: I am sure that when you hear from the shipowners' association that will be their main thrust — that is, over the past few years prices have deteriorated.

Senator Turner: All goods cost more. Prices have gone sky high. Wages have not gone up in proportion to prices. What is the answer, in your opinion, to the person earning \$15,000, \$20,000 or \$25,000, which is peanuts by today's standards?

[Traduction]

membres de la conférence soient tenus de conclure ce genre de contrat avec lui.

Selon la loi actuelle, une conférence peut dire à un petit expéditeur qu'elle ne conclura aucune entente précise avec lui ou que ses membres n'y sont pas autorisés. C'est pourquoi nous pensons que le projet de loi est avantageux pour les expéditeurs, car il interdit aux conférences d'interdire à leur tour à leurs membres de conclure ces contrats.

Le sénateur Turner: En réponse à une question posée par le sénateur MacDonald, vous avez dit que les propriétaires de navires construisaient de plus gros navires et étaient ainsi à l'origine de leurs problèmes.

Ces trois dernières années, les sociétés de camionnage ont construit de plus gros camions, les compagnies aériennes ont construit de plus gros avions et l'Alberta a autorisé l'utilisation d'un seul véhicule tracteur pour tirer trois remorques. On autorise également les remorques supplémentaires ou multiples en Ontario, et probablement dans le reste du Canada. Les chemins de fer ont également construit de plus gros wagons pour tirer plus de marchandises, mais les taux d'expédition ont-ils baissé?

Les propriétaires des compagnies ont fait valoir que, s'ils étaient autorisés à tirer plus de marchandises à l'aide de matériel plus gros, le public paierait des prix moins élevés. À votre avis, cela s'est-il produit?

M. Hall: Oui. Je ne critique pas le principe de la construction de plus gros navires pour transporter un plus grand nombre de conteneurs à la fois. Ce que je veux vous faire remarquer, c'est que la gestion de l'actif des compagnies de navigation est analogue à la gestion des usines et de l'industrie. Si l'industrie continue de construire de plus grosses usines et tente de continuer d'en exploiter les plus petites, la capacité sera excédentaire. Si le marché ne s'accroît pas proportionnellement à la capacité de l'usine, si le marché des conteneurs ne s'accroît aussi rapidement que la capacité des transporteurs d'acheminer des marchandises, la capacité de l'usine sera excédentaire. Lorsque cela se produit, il n'y a qu'une solution: réduire les prix jusqu'à ce que l'offre et la demande s'équilibrent et ne pas tenter de les gonfler artificiellement aux dépens du consommateur.

Le sénateur Turner: Pouvez-vous me dire où les prix ont baissé ces cinq dernières années?

M. Hall: Dans le transport maritime?

Le sénateur Turner: Pour de nombreux articles de consommation.

M. Hall: Je suis certain que les représentants de l'association des propriétaires de navires vous diront que les prix ont baissé ces dernières années.

Le sénateur Turner: Toutes les marchandises coûtent plus cher. Il y a eu une escalade des prix. Les salaires n'ont pas augmenté dans les mêmes proportions. Que diriez-vous à quelqu'un qui gagne 15 000 \$, 20 000 \$ ou 25 000 \$ par année, ce qui n'est pas grand-chose de nos jours?

[Text]

Mr. Hall: Our response is that the freer you make the competitive market, in all aspects from the original producer to the transportation system and the entire distribution system, then the closer to equitable prices you will get in the consumer marketplace.

Senator Turner: Today it is the survival of the fittest, survival of the largest, the bigger get bigger and the smaller are cast aside. That is what is happening.

Mr. Hall: Again, we are saying that by giving the conferences the full protection they presently have you are merely encouraging what you said, allowing them to create an artificially high transportation cost network.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall.

Mr. Hall: Thank you, Mr. Chairman, Honourable Senators.

The Chairman: The next witness is Mr. Ron Gottshall, representing the Associated Conferences Secretariate and Transpacific Westbound Rate Agreement. I welcome Mr. Gottshall on behalf of the members of the committee.

Mr. Ron Gottshall, Managing Director, Transpacific Westbound Rate Agreement: Thank you Mr. Chairman. We have offices in Montreal, Vancouver, New York, and our headquarters office in San Francisco.

To give you a brief idea of what the TWRA encompasses, I would like to go through our membership, how we operate and what our scope is.

We have 13 members of the TWRA who comprise, on macro terms, about 66 per cent of the capacity in the transpacific trade. As far as origin countries are concerned, we serve both the U.S. and Canada from all points via all ports. In destination countries, our technical scope is everything from Siberia to Burma, including the principal countries of Korea, Japan, Taiwan, Hong Kong, Peoples Republic of China, the Philippines, Singapore and Thailand.

In our particular agreement, we have many of the things that are being sought in Bill C-21 today. We have independent action on ten days' notice, which is equally applicable to Canadian and U.S. shippers. The TWRA does utilize service contracts, although we do not permit individual service contracts, which is a prerogative given to conferences under the Shipping Act of 1984 in the United States.

In dealing with the shipping public we have tried hard to establish rapport with major shipping groups. We have met a couple of times here with the Canadian Shippers' Council—and I am not saying that they were necessarily fruitful meetings—but in terms of other shipping groups throughout the United States, and, to some degree, into Canada, such as those who represent lumber interests off the Pacific northwest, cotton, asbestos and peat moss in Canada, we have established a rapport with those people to determine their needs and interests and how we may better serve them.

[Traduction]

M. Hall: Plus la concurrence s'exercera librement, depuis le producteur jusqu'au réseau de transport en passant par le système de distribution, plus les consommateurs paieront des prix équitables.

Le sénateur Turner: De nos jours, ce sont les meilleurs et les plus gros qui survivent; les plus petits sont laissés pour compte. C'est ce qui se produit.

M. Hall: Je le répète, en donnant aux conférences la pleine protection dont elles disposent actuellement, vous ne faites que perpétuer la tendance en leur permettant de créer un réseau de transport dont les coûts sont artificiellement élevés.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hall.

M. Hall: Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie.

Le président: Le prochain témoin, M. Ron Gottshall, représente le Associated Conferences Secretariate and Transpacific Westbound Rate Agreement. Au nom des membres du Comité, je souhaite la bienvenue à M. Gottshall.

M. Ron Gottshall, administrateur-directeur général, Transpacific Westbound Rate Agreement: Je vous remercie, monsieur le président. Nous avons des bureaux à Montréal, à Vancouver, à New York, et notre siège social se trouve à San Francisco.

Pour vous donner un aperçu du TWRA, je voudrais vous parler de nos membres, de notre mode de fonctionnement et de l'envergure de nos activités.

Le TWRA compte 13 membres qui constituent environ 66 p. 100 de la capacité du transport transpacifique. Pour ce qui est des pays d'origine, nous desservons à la fois les États-Unis et le Canada, à partir de tous les points et en passant par tous les ports. Dans les pays de destination, nos activités s'étendent de la Sibérie jusqu'à la Birmanie, en passant surtout par la Corée, le Japon, Taiwan, Hong Kong, la République populaire de Chine, les Philippines, Singapour et la Thaïlande.

Notre accord particulier, comporte bon nombre des points revendiqués aujourd'hui dans le projet de loi C-21. Nous pouvons prendre une mesure distincte sur préavis de dix jours, qui s'applique autant aux expéditeurs canadiens qu'américains. Le TWRA recourt à des contrats d'exclusivité limitée, mais n'autorise pas la conclusion de contrats d'exclusivité limitée individuels, ce qui est une prérogative accordée aux conférences en vertu de la *Shipping Act* américaine de 1984.

Nous nous sommes efforcés d'établir des rapports avec les principaux groupes d'expéditeurs. Nous nous sommes réunis à quelques reprises avec le Conseil des expéditeurs canadiens—et je ne dis pas que ces rencontres ont été fructueuses—mais pour ce qui d'autres groupes d'expéditeurs des États-Unis et, dans une certaine mesure, du Canada, tels que ceux qui représentent les intérêts de l'industrie du bois dans le nord-ouest de la côte du Pacifique et ceux qui représentent les intérêts des producteurs de coton, d'amiante et de tourbe ailleurs au Canada, nous sommes entrés en contact avec eux afin de déterminer leurs besoins et leurs intérêts et la façon de mieux les servir.

[Text]

I would like to take time here to talk about this overcapacity situation, which has been very much the focal point of the first part of this discussion. I am concerned as to the perspective that is given to overcapacity. Ships run in both directions. While in our trades we do have some round-the-world services, the preponderance of our vessels move from North America to Asia and return.

In the trade from Asia in the last two years—and certainly it is going that way this year—it appears that ships are booked up solid. Those same ships are being utilized in the west bound trade or the export trade from Canada and the United States. In that trade it will vary in terms of the particular marketplace. For example, last year—and it looks as though it will develop that way this year—cargo shipments via the east coast of the United States, and, ultimately, those same vessels which call on eastern Canadian ports, have been relatively tight on space. Vessel space from the Pacific northwest—and once again, that encompasses both the Pacific northwest of the United States and Canada—also has been tight. In California, which is an area in which there are a number of nonconference carriers calling who do not necessarily serve the northwest, there is more space for export than there is cargo; yet from the Gulf coast to the United States the preponderance of traffic moves on stack trains, which is a new development equivalent to a small ship in terms of a railroad car. Each ship carries two containers stacked one on top of the other. Interestingly enough, the average stack train handles approximately 240, 40-foot containers, which is about 20 containers larger than the first North Atlantic container vessels. So we have trains now that equal the original ships. But, because they act somewhat like ships those can be booked out as well, even though they are taking cargo into another market.

I know that this sounds complex and wandering, but the message that I am trying to impart to you is that over-tonnaging and overcapacity is not a subject concerning which you can sit here and say that ship owners made bad decisions to buy ships. That is erroneous.

As a case in point, in the early part of last year, before the effects of the dollar took off and we saw substantial export trade, TWRA was roundly criticized by the Canadian Shippers' Council and others for poor management decisions in having all of this capacity. Then, six months later when people could not find space, we were again accused of poor planning and management decisions because we did not have enough capacity. So you cannot have your cake and eat it too.

In terms of going for larger ships, obviously that is to keep costs down. Last night I mentioned that what has happened to shipping costs over the years has been fantastic. The first recorded through rate that I can find—that is a rate from a point in a foreign country to a place in North America—was the silk trains that operated out of Shanghai on the boats that came into the northwest. This took place in the 1869-70 period. The rate on those was something like \$3.50 a hundred-

[Traduction]

J'aimerais prendre le temps de vous parler de cette question de capacité excédentaire, qui a été le point central de la première partie de la discussion. La façon dont on parle de la capacité excédentaire me préoccupe. Les navires vont et viennent. Bien que nous assurons un service sur tous les océans, la majeure partie de nos navires relie l'Amérique du Nord et l'Asie.

Dans le commerce en provenance de l'Asie, ces deux dernières années—et ce sera certainement la même chose cette année—il semble que les navires aient été remplis à pleine capacité. On utilise ces mêmes navires dans le commerce en direction de l'ouest ou dans le commerce d'exportation en provenance du Canada et des États-Unis. Ce commerce varie selon le marché. Par exemple, l'an dernier—et il semble que la tendance se poursuivra cette année,—les navires expédiant des marchandises par la côte est des États-Unis et, en fin de compte, les mêmes navires qui s'arrêtent dans les ports de l'est du Canada, étaient pleins. La situation était la même pour les navires en provenance du nord-ouest de la côte du Pacifique—et là encore, cela comprend les États-Unis et le Canada. En Californie, où certains transporteurs non membres ne desservent pas forcément le Nord-Ouest, il y a plus de place pour les exportations qu'il n'y a de marchandises; et pourtant, à partir de la côte du Golfe jusqu'aux États-Unis, la majeure partie des marchandises sont transportées à bord de trains à étage, qui constituent une nouvelle sorte de train similaire à un petit navire. Chaque navire transporte deux conteneurs empilés l'un sur l'autre. Il est intéressant de noter que le train moyen à étages peut accueillir environ 240 conteneurs de 40 pieds, c'est-à-dire qu'il peut recevoir environ 20 conteneurs de plus que les premiers transporteurs de conteneurs de l'Atlantique Nord. Nous disposons donc actuellement de trains qui équivalent aux navires originaux. Mais comme ils font en quelque sorte office de navires, on peut les remplir à pleine capacité, même s'ils acheminent des marchandises vers un autre marché.

Je sais que cela vous semble complexe et nébuleux, mais ce que je tente de vous dire, c'est que le tonnage ou la capacité excédentaire ne permet pas de conclure à priori que les propriétaires des navires ont eu tort de les acheter, parce que c'est faux.

En fait, au début de l'année dernière, avant que les effets de la chute du dollar ne se passent sentir et que les exportations n'augmentent, le Conseil des expéditeurs canadiens et d'autres groupes ont carrément reproché au TWRA d'avoir pris de mauvaises décisions de gestion du fait qu'il disposait de toute cette capacité. Puis, six mois plus tard, lorsque les gens ne pouvaient plus trouver de place, on nous a accusé d'avoir pris de mauvaises décisions de planification et de gestion parce que nous n'avions pas suffisamment de capacité. On ne peut pas tout avoir.

Nous utilisons de plus gros navires, c'est bien entendu pour maintenir les coûts à un niveau moins élevé. Hier soir, j'ai mentionné que ce qui s'est produit pour les coûts de transport au cours des années a été fantastique. Le premier taux de fret forfaitaire consigné que j'ai pu trouver—c'est-à-dire un taux à partir d'un point dans un pays étranger jusqu'à un point en Amérique du Nord—s'appliquait aux trains de transport de la soie qui partaient de Shanghai à bord de bateaux qui allaient

[Text]

weight, which translates out to something around \$75 a revenue ton or weight ton. Ironically, that is pretty much the rate it is today. So 100 years later we have not seen an awful lot of improvement in certain rates.

I would like to state the main point of TWRA's concern on Bill C-21. You received a copy of my brief, which I presume most of you have read. There is concern about what is being done with independent action and with service contracts.

Frankly, in the U.S. ten-day independent action has not worked well. It has not led to the kind of stability that shippers want. We recognize, though, that it is something that we have to live with—and we can do that—but we certainly would like to see a longer term. The gentleman from the Canadian Shippers' Council clearly stated that they needed all kinds of advance notice of rate increases. Yet, to have ten days to make a rate for something in which the deal has already been made 90 days before and presumably included the freight cost, it does not seem essential that they have ten days' notice. As far as the carriers were concerned, we would much prefer to see something in the 30-day notice period. Presumably, when the review of the U.S. Shipping Act comes up, those same concerns will be cited.

We would also like to see independent action treated as an exception to the normal rate-making process. We have tried to do this but it has gotten so far out in front that it completely ignores the fact that the document under which conferences operate is called an "agreement", which implies agreement and implies that there is compromise in there, yet independent action is something that is done first instead of last. It should be the exception and not the rule, yet somehow we have gotten it into the status of a rule. However, as far as TWRA is concerned, my membership is basically divided on the subject. All of them are dissatisfied with the way that independent action is today but half of them, unless there was some form of independent action that permitted them to serve the shipping public after they had exhausted their opportunities to rationalize the problem through the conference, would not be in the conference. The other half is opposed, on ideological grounds, to independent action, once again because conferences are supposed to result in uniform rates.

The second matter and probably the most damaging problem we have run across in the Pacific trades, has been service contracts. When the TWRA was formed there were a number of outstanding service contracts held by individual lines. Those service contracts remained in effect and new ones were generated until last January when the TWRA took action to ban all individual service contracts, which, as I have said before, was our prerogative under the Shipping Act, 1984 which does permit conferences to regulate or control service contracts.

The individual service contracts are finally wearing out but they have had a detrimental effect on our rate structure. We found that, for example, some shippers do have service con-

[Traduction]

vers le nord-ouest. Cela se passait en 1869 et 1870. Le taux s'élevait à environ 3,50 \$ le poids de 100 livres, ce qui revient à environ 75 \$ la tonne. C'est curieusement à peu près le taux en vigueur aujourd'hui. Ainsi, 100 ans plus tard, certains taux ne se sont pas beaucoup améliorés.

Je voudrais parler du point principal qui préoccupe le TWRA au sujet du projet de loi C-21. Vous avez reçu une copie de mon mémoire, et je présume que la plupart d'entre vous l'ont lu. On se préoccupe de la disposition concernant la mesure distincte et les contrats d'exclusivité limitée.

Pour tout vous dire, aux États-Unis, la mesure distincte de 10 jours n'a pas donné de bons résultats. Elle n'a pas abouti au genre de stabilité que souhaitent les expéditeurs. Nous reconnaissons toutefois que nous devons nous y faire—et nous le pouvons—mais nous aimerions certainement que le délai soit plus long. Le témoin du Conseil des expéditeurs canadiens a clairement indiqué que son groupe avait besoin de toutes sortes de préavis sur l'augmentation des taux. Pourtant, il me semble pas indispensable de disposer de 10 jours pour établir un taux sur des marchandises pour lesquelles le marché a déjà été conclu 90 jours avant et qui comprenait présument le coût du fret. En ce qui concerne les transporteurs, nous préfererions de loin que la période d'avis soit de 30 jours. Je présume qu'au moment de l'étude de la *Shipping Act* des États-Unis, ces mêmes problèmes seront invoqués.

Nous voudrions également que la mesure distincte soit considérée comme une exception au processus habituel d'établissement des taux. Nous avons tenté de le faire, mais cela a pris une place tellement prépondérante qu'on fait complètement fi du fait que le document en vertu duquel les conférences exercent leurs activités s'appelle «un accord», ce qui suppose une entente et des compromis; et pourtant, la mesure distincte est prise en premier lieu et non pas à la fin. Elle devrait être l'exception et non la règle, alors qu'on lui a donné le statut de règle. Toutefois, les membres du TWRA sont divisés sur la question. Tous sont mécontents de la façon dont la mesure est appliquée aujourd'hui, mais la moitié d'entre eux ne feraient pas partie de la conférence à moins qu'une sorte de mesure distincte leur permette de desservir les expéditeurs après avoir épuisé leurs chances de rationaliser le problème par l'intermédiaire de la conférence. L'autre moitié s'oppose, pour des motifs idéologiques, à la mesure distincte, là encore parce que les conférences sont censées aboutir à des taux uniformes.

Le deuxième problème, probablement le plus préjudiciable que nous ayons rencontré sur les marchés du Pacifique, ce sont les contrats d'exclusivité limitée. Lors de la création du TWRA, certains contrats d'exclusivité limitée en suspens étaient détenus par des lignes individuelles. Ces contrats sont demeurés en vigueur, et de nouveaux contrats ont été conclus jusqu'en janvier dernier, lorsque le TWRA a décidé d'interdire tous les contrats d'exclusivité limitée individuels, lesquels, comme je l'ai déjà dit, étaient notre prerogative en vertu de la *Shipping Act* de 1984, qui autorise les conférences à réglementer ou à contrôler les contrats d'exclusivité limitée.

Les contrats individuels sont finalement presque terminés, mais ils ont eu un effet néfaste sur notre structure de taux. Nous avons constaté par exemple que certains expéditeurs

[Text]

tracts with conference members and the rates on those commodities cannot be increased for other shippers because, in the final analysis, you have to keep shippers in the market. Our business is to carry cargo. We have found that in the marketplace, if somebody has an extraordinary advantage caused by a service contract, it simply stultifies other shippers of the same commodity from shipping to customers and it results in an artificial deterioration of the rate structure.

When the service contract expires, the immediate thing is to try to bounce the rates up to where they should have been. What happens in that event is that there are cries of anguish. It is an artificial depressant.

A secret contract would be even worse. The Canadian Shippers' Council alluded to the fact that they already have confidential contracts. I think that is true insofar as it concerns any contracts they may have with independent carriers in the Canadian trade. However, insofar as any contracts filed with regard to cargo moving through the United States are concerned, if it originates in the United States it must be filed. If it involves a conference, open rates are distributed among the conference members. In other words, it may not be a case where the shippers know the rates but certainly the conference members would know the details of the confidential aspects.

My understanding is that the Canadian Shippers' Council proposes that that avenue be shut off so that the group who is opposed to jointly made rates will have no knowledge of what someone else is doing and other customers will have no knowledge of what arrangement that particular carrier has with a particular customer. We think that is dangerous and that it leads to a lot of guess work. The idea that somehow you can have a totally confidential contract is somewhat ludicrous.

Once again we get back to the question of independent action on contracts. This is something that even the United States has not done. They have independent action on rates which allows any shipper to use the same rate but to pull independent action on a service contract from the conference jurisdiction tells the conference nothing about what is going on. It seems to me that that is simply another way of saying, "Let's do away with conferences, but let's not say that." We think that is an exceedingly dangerous position. You can have one or the other, but that could be truly devastating to the conference carriers.

There are several other aspects to Bill C-21 which I have gone into in great detail in my brief and which can certainly be read. There are some of form and some of substance. I would give you my personal observation that it might be preferable, instead of trying to treat this as an exception to the Competition Act, that it simply be made as a separate law. Many people other than legislators and Canadian government officials have to read and understand this. You start out with the original premise that you have a copy of the Competition Act. The next thing you notice is that there are a lot of double negatives as you create exceptions from exceptions. I think it would be

[Traduction]

avaient conclu des contrats d'exclusivité limitée avec des membres des conférences et que les taux ne pouvaient pas être majorés dans le cas d'autres expéditeurs, car, en dernière analyse, nous devons garder les expéditeurs sur le marché. Notre travail consiste à transporter des marchandises. Nous avons constaté que, sur le marché, si un expéditeur possède un avantage extraordinaire grâce à un contrat d'exclusivité limitée, cela empêche d'autres expéditeurs du même produit de desservir leurs clients, ce qui entraîne une détérioration artificielle de la structure des taux.

Quand le contrat d'exclusivité limitée expire, on tente immédiatement de faire monter les taux au niveau où ils auraient dû être, ce qui met les expéditeurs dans l'angoisse.

Un contrat secret aurait des répercussions encore plus désastreuses. Le Conseil des expéditeurs canadiens a mentionné le fait qu'il avait déjà des contrats confidentiels. Je pense que c'est vrai pour tout contrat qu'il peut avoir conclu avec des transporteurs indépendants sur le marché canadien. Toutefois, en ce qui concerne des marchandises passent par les États-Unis, si le contrat provient des États-Unis, il faut le déposer. Si le contrat concerne une conférence, des taux ouverts sont distribués parmi les membres de la conférence. En d'autres termes, les expéditeurs ne connaîtront peut-être pas les taux, mais il est certain que les membres de la conférence connaîtront les détails des contrats confidentiels.

Si je comprends bien, le Conseil des expéditeurs canadiens propose que cette possibilité soit écartée, de sorte que le groupe qui s'oppose à des tarifs établis conjointement ignorera les tarifs imposés par d'autres, et les autres clients ne sauront pas quel arrangement ce transporteur a pris avec tel ou tel client. Nous estimons que c'est dangereux et que cela nous oblige à faire des devinettes. L'idée de disposer d'un contrat entièrement confidentiel est un peu ridicule.

Encore une fois, nous revenons à la question de la mesure distincte portant sur les contrats. Même les États-Unis n'ont pas procédé de cette façon. Ils peuvent prendre une mesure distincte qui permet à tout expéditeur d'utiliser le même taux, mais le fait de prendre une mesure distincte sur un contrat d'exclusivité limitée sans passer par la conférence ne renseigne pas cette dernière sur ce qui se passe. Il me semble que ce n'est qu'une autre façon de dire: «Nous allons nous passer des conférences, sans le dire.» Nous estimons que c'est une position extrêmement dangereuse. On peut avoir l'un ou l'autre, mais cela pourrait être réellement dévastateur pour les transporteurs qui sont membres des conférences.

Il y a plusieurs autres aspects du projet de loi C-21 que j'ai étudiés de façon très détaillée dans mon mémoire et dont on peut certainement prendre connaissance. Certains portent sur la forme, d'autres sur le fond. Selon mon observation personnelle, il serait peut-être préférable, au lieu de tenter de traiter la question comme une exception à la Loi sur la concurrence, de simplement en faire une loi distincte. Beaucoup de gens autres que les législateurs et les hauts fonctionnaires du gouvernement canadien doivent pouvoir lire et comprendre la loi. Tout d'abord, il faut disposer d'un exemplaire de la Loi sur la concurrence. On remarque alors une foule de doubles négatifs

[Text]

preferable if consideration were given to passing a simple bill including a clause indicating that to the extent that this supersedes the Competition Act, the Competition Act does not apply. I think it should be put it in a positive form. After that is done, it will presumably be in force for several years. It is something that people who come after the lawmakers have to understand.

I also think that rather than go through the sunset provision which creates an aura of uncertainty on a consistent basis, it would be preferable to enact an ongoing law because, at any time that it does not work, you could certainly change it. We have now been through three extensions and up until the last minute we are left with an air of uncertainty which makes it very difficult for some member lines to plan ahead.

With that, I will conclude my presentation and I would welcome any questions.

Senator Turner: Subclause 5(2) of the bill prohibits members of a conference from entering jointly into an arrangement with any carrier in Canada for the purpose of establishing the amount to be paid by any such carrier for the inland transportation of goods. Are you aware of any discussion between the conferences and the Canadian inland carriers as to whether those carriers would agree that subclause 5(2) be withdrawn from Bill C-21?

Mr. Gottshall: I can speak only to the trans-Pacific trade because I think things may differ somewhat in other port areas.

The operations of most of the members in Canada are very different and do not necessarily lend themselves to some kind of group approach with an inland carrier. As a matter of fact, I think the only approach we have had from an inland carrier was Alberta Intermodal which is being set up by the Economic Commission in Alberta, acting as a carrier between Alberta and Vancouver. I just simply said that I would distribute his rates. There has been no move on the part of our people to have any concerted negotiations with Canadian inland carriers.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Rousseau draws my attention to a point in your brief where you state:

Parliament should be wary to impose legislation and regulation and to intrude upon the economics of the market place and the normal negotiation process where any perceived business problems between commercial parties should be resolved.

The act of 1979 and Bill C-21 incorporate a provision to the effect that conferences meet with the shipper group designated by the Minister of Transport to represent the interests of shippers when reasonably requested in writing. The Canadian Shippers' Council was the designated group in 1979. In its brief, it states:

... generally, information satisfactory for the conduct of a meeting is unavailable from the conferences. In most cases, such meetings are called as a Council response to decisions already made by conferences relating to

[Traduction]

tions lorsqu'on crée des exceptions à partir d'autres exceptions. Je pense qu'il serait préférable d'envisager l'adoption d'un projet de loi simple, comprenant une disposition indiquant que, lorsqu'il remplace la Loi sur la concurrence, cette dernière ne s'applique pas. Je pense qu'il faudrait utiliser la forme positive. Après quoi, le projet de loi restera probablement en vigueur pendant plusieurs années. Les gens autres que les législateurs doivent en saisir le contenu.

Je pense également qu'au lieu d'adopter une disposition de temporarisation qui suscite constamment de l'incertitude, il serait préférable d'adopter une loi qui pourrait être modifiée si elle ne donne pas de bons résultats. Nous avons eu jusqu'ici trois prolongations et, jusqu'à la dernière minute, nous sommes dans l'incertitude, de sorte que certaines lignes membres des conférences ont beaucoup de mal à planifier à l'avance.

Voilà qui termine mon exposé; je suis disposé à répondre à vos questions.

Le sénateur Turner: Le paragraphe 5(2) du projet de loi interdit aux membres d'une conférence de s'engager conjointement, par un arrangement avec un transporteur du Canada, à fixer le montant qu'une partie doit verser à un tel transporteur pour le transporteur intérieur de marchandises. Savez-vous si les transporteurs intérieurs canadiens ont déclaré aux conférences qu'ils approuveraient la suppression du paragraphe 5(2) du projet de loi C-21?

M. Gottshall: Je ne peux parler que du commerce transpacifique, car je crois que les choses sont différentes dans d'autres secteurs portuaires.

Les activités de la plupart des membres au Canada sont très différentes et ne se prêtent pas nécessairement à une sorte d'approche de groupe avec un transporteur intérieur. En fait, je pense que la seule approche que nous ayons eue a été avec la Alberta Intermodal, qui est en voie d'être créée par la Commission économique de l'Alberta et qui agira comme transporteur entre l'Alberta et Vancouver. J'ai simplement dit que je distribuerais ses taux. Notre groupe n'a fait aucune démarche pour engager des négociations concertées avec les transporteurs intérieurs canadiens.

Le sénateur MacDonald (Halifax): M. Rousseau attire mon attention sur un passage de votre mémoire:

Le Parlement devrait hésiter à imposer des lois et des règlements et à s'ingérer dans l'économie du marché et dans le processus de négociation normal lorsque des problèmes d'affaires apparents entre des agents commerciaux devraient être réglés.

La Loi de 1979 et le projet de loi C-21 comprennent une disposition selon laquelle les conférences se réunissent avec le groupe des expéditeurs désignés par le ministre des Transports afin de représenter les intérêts des expéditeurs, sur demande écrite présentée dans des conditions acceptables. Le Conseil des expéditeurs canadiens était le groupe désigné en 1979. Dans son mémoire, il déclare ce qui suit:

... généralement, il est impossible d'obtenir des conférences des renseignements suffisants pour le bon déroulement de la réunion. Dans la plupart des cas, le Conseil convoque ses réunions en réaction aux décisions déjà

[Text]

increased costs or adjustments in services that adversely affect shipper interests.

Could you describe to the committee the normal negotiation process that Parliament should not be interfering with?

Mr. Gottshall: One of the problems I have encountered over the years with shippers' councils—and my comments relate not only to Canadian councils but Japanese, Taiwan and other shippers' councils—is that, generally speaking, because they are extremely large organizations they are usually controlled by very large shippers who have the greater voice in the shippers' council. Frequently, when you interpret the message that comes through, to the extent there is one, it represents major industries or major shippers.

The other problem with a shippers' council is that it represents such a diverse group that it really cannot get into the individual problems. If we were to announce a general rate increase of, for example, \$150 per 40-foot container to be effective on a given date, there are shippers within the shippers' council who probably could take three times that, while others could not take it at all. Yet the shippers' council is going to try to ameliorate this increase.

They have tried to convince us of the merit of pre-consultation before we take an increase. That leads to a lot of different problems, not the least of which is what happens if you disagree with whoever you pre-consult with, which has the effect of his suffering a loss of face. Whether he acknowledges that that may have happened or not, it still happens.

We must also consider that there is a lot of other input besides that of the Canadian Shippers' Council. Not all commodities sold in Canada are sold c.i.f., which means cost in freight with the shipper paying the price. A lot of goods are now sold f.o.b. Therefore, we must listen equally to the Cantonese version of how much to pay, which may be different from the Canadian version. We think it is far more intelligent to deal with the individual shipper groups after the general announcement is made. We must listen to those who ship asbestos, those who ship resin, those who ship peat moss and so forth, as well as major shippers that may be in the marketplace of a single commodity. We do not think our hands should be tied in having to consult with only one particular group when really that group is not of significant help in terms of resolving either our problem or their own problem. Does that answer your question, senator?

Senator MacDonald (Halifax): Well, it is an interesting answer. It struck me, when I looked at this, as being a little arrogant. You have said that the government should be wary of getting into areas where there may be negotiations between the parties. I did not think the act came down very heavily on that and I did not know why you responded so heavily.

Mr. Gottshall: We would like to have more flexibility in dealing with the people who actually ship the cargo; we would like to make the determinations as they are required. Some people need predictable rates every three months while others

[Traduction]

prises par les conférences et au détriment des expéditeurs au sujet des augmentations de coût ou des rajustements aux services.

Pouvez-vous décrire au Comité le processus de négociation normal dans lequel le Parlement ne devrait pas s'ingérer?

M. Gottshall: Un des problèmes que j'ai rencontrés au fil des ans avec les conseils des expéditeurs—et mes observations portent non seulement sur les conseils canadiens, mais aussi sur les conseils du Japon, de Taïwan et d'autres pays—c'est que, parce qu'il s'agit d'organisation extrêmement vastes, elles sont habituellement contrôlées par de très grands expéditeurs qui ont le plus de poids au sein du conseil des expéditeurs. Souvent, lorsqu'on interprète le message qui est transmis, s'il y en a un, le conseil représente les grandes industries ou les grands expéditeurs.

L'autre problème que pose un conseil des expéditeurs, c'est qu'il représente un groupe tellement divers qu'il ne peut pas réellement s'attaquer aux problèmes de chacun. Si on annonçait une augmentation générale des taux de 150 \$ le conteneur de 40 pieds, par exemple, augmentation qui entrerait en vigueur à une date donnée, certains expéditeurs au sein du conseil pourraient probablement supporter une augmentation trois fois plus forte, alors que ce serait déjà trop pour d'autres. Pourtant, le conseil des expéditeurs va tenter d'augmenter davantage ce taux.

Il a tenté de nous convaincre du mérite de la consultation avant une augmentation. Cela entraîne une foule de problèmes différents, dont les moindres ne sont pas les conséquences qu'entraîne un désaccord avec celui qu'on a consulté, ce qui a pour effet de lui faire perdre la face. Qu'il le reconnaisse ou non, la situation est la même.

Nous devons également tenir compte du fait qu'il existe une foule d'autres facteurs en dehors de l'intervention du Conseil des expéditeurs canadiens. Les produits vendus au Canada ne sont pas tous c.a.f., ce qui signifie coût, assurance et fret, avec l'expéditeur qui paye le prix. Une foule de marchandises sont actuellement vendues f.o.b. Par conséquent, nous devons tenir compte également de l'avis de la Chine sur le montant à payer, qui peut différer de l'avis du Canada. Je pense qu'il est beaucoup plus intelligent de faire affaire avec chaque groupe d'expéditeurs une fois l'annonce générale faite. Nous devons écouter les expéditeurs d'amiante, de résine, de tourbe, de même que les principaux expéditeurs qui ne sont chargés que d'un seul produit. Nous estimons que nous ne devrions pas être contraints de consulter un seul groupe lorsque celui-ci ne nous aide pas réellement à régler notre problème ou le sien. Cela répond-il à votre question, sénateur?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Eh bien, c'est une réponse intéressante. Je trouve cette attitude un peu arrogante. Vous aviez dit que le gouvernement devrait hésiter à s'ingérer dans des domaines où il y a peut-être des négociations entre les parties. Je ne pensais pas que la loi était très ferme à ce sujet et j'ignorais pourquoi vous y aviez réagi aussi vivement.

M. Gottshall: Nous voudrions disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour traiter avec les expéditeurs. Nous aimerions prendre des décisions en fonction des circonstances. Certains clients ont besoin de connaître les tarifs tous les trois

[Text]

may need an annual rate. Some people may have a different set of problems. Some, for example, may have to deal with a seasonal aspect of their product that requires that it be treated differently. If this seasonality happens to occur when the ships are full, that is a problem. Somebody else may have the bulk of his cargo moving during traditionally low seasons. Obviously, these people will be treated differently.

When all is said and done, we still follow the laws of supply and demand. It would be nice if there were some monolithic structure that would meet every criterion, but actually there are many individual actions of individual customers that really make up the conference.

Senator Stollery: This is more a comment than a question, but it seems to me that the problem with the position of the shippers' council is that it has to represent such a wide variety of shippers that may have conflicting interests. Obviously, that position must reflect consultation amongst a broad sector which has within it conflicting demands. It sounds to me as though there is a tremendous array of different needs. The shippers have made the point that conferences are in a state of decline. Perhaps this is because of all of those conflicting interests. As you have said, those people shipping Brussels sprouts must have different needs and concerns from those of people shipping coal. Does this not, in your view, constitute a tremendous variety of considerations which may not really conform all that easily to the structure of the conference?

Mr. Gottshall: Well, senator, I am not sure that conferences are on the decline, but I can tell you that conferences are in a state of change. If we were to look at the situation 20 years ago, for example, we would see that a ship sailing from Vancouver to Yokohama would likely carry a cargo that was indigenous to Vancouver—it may have been moved in from an overland point via separate rail freight into that port—and when that cargo was discharged at Yokohama, it would likely be consumed in the Yokohama-Tokyo area. Now that same ship can handle cargo that originates in Savannah, Georgia, in a container which could, in theory, move up to Canada, over to Vancouver, to Japan, to Korea, to Taiwan, Hong Kong or the People's Republic of China. Therefore, conferences now have to match the system.

Conferences are changing. We have consolidated the smaller conferences—which I used to refer to as the Balkans—and have made larger conferences that are more consistent with the general operating capabilities of the people in those conferences. There has been a lot of change in the way we do business. There is some difference in costing. We have gone from an industry in which fixed expenses were 25 per cent of costs to an industry in which fixed expenses are between 75 to 90 per cent of costs. We have gone from an industry in which the physical nature of the cargo made a great deal of difference to an industry in which the physical nature of the cargo does not play as great a role. Whether that cargo was on pallets or in bags or whether it was noxious at one time constituted definitive factors in price. Now, as those are loaded into containers, a lot of those elements are taken away.

So the container is there. What is really left in the pricing is what people can afford to pay. We are changing, then, the way

[Traduction]

mois; il suffit à d'autres de connaître les tarifs annuels. Les problèmes varient selon les clients. Les produits saisonniers, par exemple, doivent être traités différemment des autres produits. Un problème se pose si des produits saisonniers doivent être transportés lorsque tous les navires sont pleins. D'autres produits peuvent être transportés durant les basses saisons. Les besoins diffèrent dans chaque cas.

En fin de compte, c'est la loi de l'offre et de la demande qui prévaut. La situation serait grandement simplifiée si tous les cas étaient semblables, mais chaque client membre de la conférence a ses besoins propres.

Le sénateur Stollery: J'aurais une observation à faire plutôt qu'une question à poser. À mon avis, le problème est le suivant: le Conseil des expéditeurs représente un grand nombre d'expéditeurs ayant parfois des intérêts divergents. La position du Conseil doit nécessairement refléter l'opinion de l'ensemble de ses membres. J'ai l'impression que les besoins diffèrent énormément. Les expéditeurs allèguent que les conférences sont en voie de disparition. C'est peut-être parce que leurs membres ont des intérêts aussi divergents. Comme vous l'avez fait remarquer, les besoins des clients qui expédient des choux de Bruxelles sont tout à fait différents de ceux qui expédient du charbon. À votre avis, n'existe-t-il pas toutes sortes de circonstances auxquelles il est difficile pour les conférences de s'adapter?

M. Gottshall: Je ne suis pas certain, sénateur, que les conférences soient en voie de disparition, mais elles connaissent certainement des changements. Il y a vingt ans, par exemple, on pouvait s'attendre à ce qu'un navire partant de Vancouver pour Yokohama transporte une cargaison provenant de Vancouver qui pouvait cependant y avoir été amenée par chemin de fer, et que la cargaison déchargée à Yokohama soit consommée dans la région de Yokohama-Tokyo. Aujourd'hui, ce navire peut transporter une cargaison originaire de Savannah en Géorgie qui aurait été amenée jusqu'à Vancouver en conteneur pour être expédiée au Japon, en Corée, en Thaïlande, à Hong Kong ou en République populaire de Chine. Les conférences ont dû naturellement s'adapter à ce changement.

Les conférences évoluent. Nous avons fusionné les petites conférences que j'avais l'habitude d'appeler les Balkans et nous nous sommes retrouvés avec des conférences plus importantes qui correspondent davantage aux capacités d'exploitation générales des transporteurs qui en sont membres. Notre mode d'opération a beaucoup évolué. La façon d'établir les coûts a changé aussi quelque peu. À l'origine, les dépenses fixes de notre industrie représentaient 25 p. 100, alors qu'elles représentent maintenant entre 75 et 90 p. 100 des frais. Par ailleurs, la nature elle-même des marchandises importe moins que dans le passé. À un certain moment, le prix dépendait de l'emballage du produit, en palettes ou en sacs, ou de sa nocivité. Comme toutes les marchandises sont maintenant chargées dans des conteneurs, ces facteurs interviennent moins.

Le conteneur a donc changé la situation. Le prix dépend maintenant plutôt des moyens des clients. La façon dont nous

[Text]

we do business. But if you are going to have any order in the shipping world, you are going to have to have some conferences. The alternative option is oligopoly, which I believe was mentioned earlier.

The big are getting bigger. We have certainly seen that evolution in the airline business and in other industries that have been totally deregulated. The big simply get bigger and the small usually disappear. Mr. Chairman, I have with me some witnesses who are more expert than I in the economic area. They could go into this in far greater detail than I can.

The Chairman: Mr. Gottshall, before we proceed any further, I would like you to explain the role of the Associated Conference Secretariat. Could you tell us the membership of this group?

Mr. Gottshall: The Transpacific Westbound Rate Agreement has three principal voting groups. It has the voting group from the U.S. west coast, which includes western Canada; it has the voting group in New York, which covers cargo moving via Atlantic ports of the U.S., and, finally, it has an eastern Canadian voting group, which governs the movement of cargo from eastern Canada via Atlantic coast ports of the United States or Canada. The Associated Conferences Secretariat in Montreal is the agent for the TWRA in managing this eastern Canadian voting group. Mr. Keith Pomkoski is the director of that company.

The Chairman: It is the same group?

Mr. Gottshall: He also represents other conferences, but he is an agent of the TWRA in representing our interests in eastern Canada and in managing our voting group in that area.

The Chairman: Are there any further questions? Then I thank the witness.

I now call upon Professor Gunnar Sletmo of the University of Montreal. Please go ahead, professor.

M. Gunnar K. Sletmo, Professeur, université de Montréal, H.E.C.: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, mesdames et messieurs, je voudrais faire mes remarques en anglais mais s'il y a lieu, plus tard, je serai heureux de répondre à vos questions en français.

My name is Gunnar Sletmo. I am a professor at the Ecole des Hautes Etudes Commerciales. I have worked in the area of research and teaching in transportation for about 25 years, 10 of which have been in Canada. I have also done work with Transport Canada and I also served as Chairman of the Task Force on Deep Sea Shipping.

I was asked by the conferences to come here—something which I accepted because I think this bill is essential for the future of Canadian foreign trade. The views which I will express are not new. They are views that I have expressed in writing in the past. I am the author of a book on the conference segment of ocean liners and U.S. policy, which was published about six years ago; and of various documents, including documents for Transport Canada.

[Traduction]

opérons a donc aussi changé. Pour assurer un certain ordre dans le secteur des transports, il faut qu'il existe des conférences. L'autre solution c'est l'oligopole dont nous avons déjà parlé.

Les grandes entreprises ont tendance à s'agrandir davantage. C'est ce que nous avons pu constater dans des industries comme l'industrie aérienne qui ont été totalement déréglementées. Les grandes entreprises s'agrandissent tandis que les petites disparaissent habituellement. Monsieur le président, les témoins qui m'accompagnent sont des spécialistes de l'économie. Ils pourraient vous expliquer tout ceci beaucoup mieux que moi.

Le président: Monsieur Gottshall, avant que nous ne poursuivions, je vous demanderais de nous expliquer quel est le rôle du Secrétariat des conférences associées. Qui en est membre?

M. Gottshall: Le Transpacific Westbound Rate Agreement se compose de trois principaux groupes votants. Il y a le groupe votant de la côte ouest des États-Unis qui comprend l'Ouest du Canada, il y a ensuite le groupe votant de New York qui comprend les ports de la côte atlantique des États-Unis et finalement il y a le groupe votant de l'Est du Canada qui régit le transport des marchandises venant de l'Est du Canada qui transitent par les ports de la côte atlantique des États-Unis ou du Canada. Le secrétariat des conférences associées dont le siège social est à Montréal dirige pour le TWRA le groupe votant de l'Est du Canada. M. Keith Pomkoski est directeur de cette société.

Le président: S'agit-il du même groupe?

M. Gottshall: Il représente aussi d'autres conférences, mais il est le représentant de TWRA qui défend nos intérêts dans l'Est du Canada et qui dirige le groupe votant de cette région.

Le président: Avez-vous d'autres questions? Je vois que non. Permettez-moi, dans ce cas, de remercier les témoins.

J'aimerais maintenant inviter M. Gunnar Sletmo de l'Université de Montréal à prendre la parole.

Mr. Gunnar K. Sletmo, Professor, University of Montreal, H.E.C.: Mr. Chairman, Honourable Senators, ladies and gentlemen, my presentation will be in English, but I will be happy to answer any questions you might have later in French.

Je m'appelle Gunnar Sletmo. J'enseigne à l'École des hautes études commerciales. Je fais des recherches et j'enseigne dans le domaine des transports depuis 25 ans, dont 10 au Canada. J'ai aussi travaillé pour le compte de Transports Canada et j'ai présidé le Groupe de travail sur le transport maritime de haute mer.

Les conférences m'ont demandé de venir témoigner devant vous et j'ai accepté de le faire parce que j'estime que ce projet de loi est très important pour l'avenir du commerce étranger du Canada. Les vues que je vous exposerai ne sont pas nouvelles et je les ai déjà exprimées par écrit dans le passé. Je suis l'auteur d'un livre datant de six ans qui porte sur les conférences de navires de ligne et la politique américaine dans ce domaine ainsi que de divers documents dont certains ont été rédigés pour Transports Canada.

[Text]

I have submitted a written statement, which I believe you have, and rather than go through that statement in detail at this point, I would like, if I may, to make some general points which relate to the views expressed in my submission.

The first point is on the nature of the conference controversy. As an outsider, I find it very baffling to listen to some of the things that are said about conferences. One sometimes has a feeling that they are either all bad or all good. If they were all bad, one would assume they should have been eliminated. If they were all good, there should be no problem. The reality is quite different from this, on the one hand, theoretical approach and, on the other hand, perhaps a more self-serving approach. As in any segment of the economy, it is a question of balancing competition and productivity. It is a question of finding some form of workable competition.

The problem that we find in the liner industry is not unique. We find it in common carriage operations. We find it in many of our communities in Canada which are served by one single bus line. Is it better to have two bus lines or maybe three bus lines? What we find in those cases is that in small communities maybe there will be excess capacity, and perhaps one of the bus lines will be driven out—maybe the second one will be driven out. Those are the kinds of problems we are dealing with. The question of common carriage means the supply of service for all shippers.

This also raises a paradox, that if we remove conferences it would not give us free competition. Free competition is defined as a number of small units competing against each other where no one can influence the market. The characteristics of the shipping industry, the liner industry, are such that in the complete absence of any co-operation between the members and the market, we would find an unstable oligopoly. Many of my economist friends have expressed surprise. They have asked how could I actually write a book about conferences and find that they are a very productive kind of unit. I asked one of them: "How many ships do you think serve in the north Atlantic conference trade?" This was in the late 1970s. He replied, "Oh, maybe 100 or 200; I don't know." The answer at the time was 32. If you have 32 vessels and they do not all serve the same ports, and you say that the liner companies should at least have two or three to maintain the service, then, by definition, you could not have more than 10 companies, and, on a given route, perhaps much less than that.

That little story perhaps illustrates one thing which many of us overlook—and it certainly came as a surprise to me when I started looking at this. The size of the vessel—about which we have heard a lot today—is such that the supplying unit is as large as the market. It is the same problem as a bus service to a very small community. All you may need is one bus a day, and that bus may not be filled. We have the same problem with air services to outlying regions.

So if you have large units—because a large unit is cheaper to operate, much cheaper than a small unit—operating on a

[Traduction]

Je vous ai présenté un mémoire qui vous a été distribué si je ne m'abuse et au lieu de l'étudier en détail, je préférerais vous exposer certains points généraux qui s'y rapportent.

Je voudrais d'abord vous dire quelques mots au sujet de la controverse que suscitent les conférences. En tant qu'observateur, je m'étonne beaucoup de ce qu'on dit à leur sujet. À en croire certains, les conférences n'auraient que des avantages ou que des inconvénients. Si elles ne présentaient que des inconvénients, on peut présumer qu'elles auraient disparu. Si elles n'avaient que des avantages, aucun problème ne se poserait. La réalité n'a rien à voir avec, d'une part, l'approche théorique, et d'autre part, l'approche plus intéressée. Comme dans tout secteur économique, il s'agit d'établir un équilibre entre la concurrence et la productivité. Il s'agit de faire en sorte que la concurrence soit réelle.

Le problème des navires de ligne n'est pas unique. C'est le même qui se pose dans le cas des opérations de transport commun. C'est celui auquel sont confrontées les localités du Canada que dessert une seule ligne d'autobus. Vaut-il mieux qu'il y ait deux ou trois lignes d'autobus? Dans une petite agglomération, la demande ne suffirait peut-être pas, ce qui risquerait d'entraîner la faillite d'une ou deux lignes d'autobus. Voilà le genre de problèmes auxquels nous faisons face. La question du transport commun soulève celle de l'offre de service pour tous les transporteurs.

Le paradoxe est le suivant: si nous supprimons les conférences, la concurrence ne sera pas libre. La concurrence libre s'exerce lorsqu'un certain nombre de petites unités se livrent concurrence sans que l'une d'elles puisse influencer le marché. En raison des caractéristiques de l'industrie des transports maritimes, c'est-à-dire de l'industrie des navires de ligne, l'absence complète de collaboration entre les entreprises sur le marché entraînerait la création d'un oligopole instable. Beaucoup de mes amis économistes ont été étonnés que je conclus dans mon livre que les conférences étaient très productives. Je demandais à l'un d'entre eux: «À ton avis, combien de navires transportent des marchandises dans la conférence de l'Atlantique Nord?» C'était à la fin des années 70. Il m'a répondu ceci: «Peut-être 100 ou 200, je l'ignore». À ce moment, il y en avait 32. Si 32 navires desservent les mêmes ports et que les sociétés de navires de ligne doivent posséder au moins deux ou trois navires pour demeurer en service, il ne pourrait donc exister pas plus de dix sociétés et encore beaucoup moins sur certains trajets.

La petite histoire que je viens de vous relater fait ressortir un point dont on a tendance à ne pas tenir compte et qui m'a beaucoup surpris lorsque j'ai commencé à étudier le sujet. Les navires sont tellement gros comme nous l'avons appris aujourd'hui qu'un seul d'entre eux peut parfois répondre aux besoins du marché. C'est le même problème qui se pose dans le cas d'une ligne d'autobus qui dessert une très petite localité. Un autobus par jour suffit et cet autobus risque de ne pas être rempli à capacité. C'est aussi le même problème qui se pose pour le transport aérien dans les régions éloignées.

Si les transporteurs sont gros—et il est beaucoup plus économique d'utiliser un gros transporteur—il faut qu'il y ait une

[Text]

limited market, there has to be some kind of interdependence between these. Thus we tend to perhaps concentrate on the conference question. But that is not the real issue. The real issue is the structure and nature of this industry and the markets it serves.

There is interdependence of sellers, whether we want to or not, and high fixed costs, which give rise, of course, to price wars. We have seen it with the deregulation of air transport in the United States. Many predicted that there would be no price war, but there have been price wars. Interestingly enough, we have seen that the price wars did not hurt the large carriers half as much as they hurt the little ones. Many of the chartered airlines disappeared, and many of the small airlines were bought up by the bigger ones.

That is one aspect of this controversy, which I think is fundamental. The other one is the greatly increased competition which we find in liner services since the introduction of containerization in the late 1960s. It was the container that deregulated—if one can use the expression—the liner industry. Whereas in the past Montreal had its protected hinterland, New York had its hinterland, and so on, today, with the land bridges, the intermodal systems—and we have already heard this said several times today—cargoes can leave from Montreal through New York, Baltimore and Norfolk, which means that no one conference, no one liner company, can really hope to control the market.

There are many other factors which we forget. Some of them may seem almost bizarre. Air freight is a very small thing, in quantitative terms, but it may take 20 per cent or more of the value of industrial goods that go internationally. This is taking away from liner companies what traditionally could be very high-paying cargo. We have seen neo-bulk and charter vessels skimming at the bottom. We find that the bargaining strength of shippers is a very real factor. Shipping lines may appear large and impressive. Some shipping lines do not have revenues which match the transport budgets of some of the largest corporations.

The bargaining strength of shippers is very real with intermodalism. There is a long list of such factors which make conferences much less powerful in the market today than ever in their past history.

Against this background, my own best professional judgment is that the bill, as it stands, is not in the best interests of Canada. If I may be forgiven, it may perhaps be simple for you, but the bill is remarkably difficult to read. I have had help reading it, and I find that one has to read it forwards and backwards. That may not be too great a problem for those people who make their living in this particular industry; but any legislation that we pass will also be read abroad, and foreigners may sometimes read things into the act which we would not want to see there. It may even seem to some as if there is an element of hostility coming from Canada toward this seg-

[Traduction]

certain interdépendance entre eux lorsque le marché est limité. Nous avons tendance à nous concentrer sur la question des conférences. Nous esquivons ainsi la difficulté. C'est la structure et la nature de l'industrie et du marché qu'elle sert qui est véritablement en cause.

Que cela nous plaise ou non, il y a interdépendance entre les vendeurs et les coûts fixes sont élevés, ce qui donne naturellement lieu à des guerres de prix. C'est ce qui s'est produit aux États-Unis avec la déréglementation des transports aériens. Nombreux sont ceux qui prédisaient qu'il n'y aurait pas de guerre des prix, mais c'est ce qui s'est produit. Il est intéressant de noter que ces guerres des prix ont nui bien davantage aux petits transporteurs qu'aux gros. De nombreuses sociétés aériennes non régulières sont disparues et de nombreuses petites sociétés ont été rachetées par des sociétés plus grandes.

Voilà un aspect que je crois fondamental de cette controverse. L'autre aspect a trait à la concurrence beaucoup plus forte qui existe dans les services de navires de ligne depuis l'avènement de la conteneurisation à la fin des années 60. Si je peux m'exprimer ainsi, c'est le conteneur qui a déréglementé l'industrie des navires de ligne. Alors que Montréal possédait autrefois son marché protégé tout comme New York, les ponts terrestres et les systèmes intermodaux permettent maintenant aux cargaisons de quitter Montréal et de transiter par New York, Baltimore et Norfolk, ce qui signifie qu'aucune conférence ou qu'aucune société de navires de ligne ne peut espérer contrôler le marché à elle seule.

Beaucoup d'autres facteurs que nous avons tendance à négliger entrent en ligne de compte. Certains d'entre eux peuvent nous sembler bizarres. Même si le transport aérien de marchandises est quantitativement peu important, il représente 20 p. 100 ou plus de la valeur des marchandises industrielles qui sont expédiées à l'échelle internationale. Les sociétés aériennes enlèvent donc aux sociétés de navires de ligne des marchandises très payantes. Les navires nolisés ou spécialisés dans le transport de marchandises en vrac s'occupent du transport des marchandises moins rentables. Les expéditeurs possèdent un véritable pouvoir de marchandage. Les lignes de transport maritime peuvent sembler importantes. Or, les revenus de certaines sont loin d'être aussi élevés que le budget de transport de certaines grandes sociétés.

Les transporteurs possèdent un véritable pouvoir de marchandage en raison des transports intermodaux. On peut donc attribuer à de nombreux facteurs le fait que les conférences sont aujourd'hui beaucoup moins puissantes sur le marché qu'elles ne l'étaient autrefois.

Compte tenu de tous ces facteurs, je suis d'avis que le projet de loi sous sa forme actuelle n'est pas dans le meilleur intérêt du Canada. Le projet de loi peut vous paraître simple, mais il est en fait très difficile à lire. J'ai dû me faire aider pour arriver à le comprendre parce qu'il est très complexe. Il ne pose peut-être pas de grandes difficultés à ceux qui se spécialisent dans ce secteur, mais cette loi sera lui à l'étranger et on l'interprétera peut-être autrement que nous le voudrions. D'aucuns risquent de croire que le Canada fait preuve d'hostilité envers cette partie de l'industrie des navires de ligne. A mon avis, si ce projet de loi est adopté, on risque vraiment

[Text]

ment of the liner industry. In that sense I think there is a very real danger that this bill, if passed into law, would alienate us from our trade partners. When we talk about liner cargo and conferences, it is important to realize that our trade partners—and you all know this—are overseas, not the United States. They are mostly European countries, but there are also some developing countries.

We have talked about third trade options in the past. It is important to keep those channels open, which to me suggests that it is not automatic that U.S. legislation should serve as the only model for the Canadian approach.

If this bill is passed, it will threaten our ports, and that to me is a major concern. I live in Montreal, a city that is remarkable for many reasons and also because of the success of its port. We must never forget that the success of the port of Montreal is as a result of its continued efforts and the efforts of shipping liners serving it to compete with U.S. ports. Although a very large share of the traffic at Montreal's port today is American traffic, there is little doubt that almost overnight that traffic could be absorbed by American ports. It would be even more true if lines serving Canada find that the legislative environment here will handicap them relative to lines serving out of the United States. Some of that traffic would shift very rapidly.

Another point I would like to make is that this bill is a big shippers' bill. In my view, there can be no doubt about it. It is a bill that allows the one with the purchasing power leverage to obtain all kinds of special breaks which may seem very efficient at first sight. I have always felt frustration when checking into a hotel and paying for my standard room at a rate of \$120 and somebody beside me is checking into a suite at \$60. It may be fair but, in any event, that is what purchasing power will do for you. For example, air lines are very good at taking care of their large customers with all kinds of discount plans and so on. They do much less for the occasional traveller. Large corporations have highly specialized skilled staff who are extremely knowledgeable in this area. They are able to, on a continuing basis, monitor whatever possibilities exist in the market. The small enterprise does not have those resources, human or economic. So in that sense, I am afraid that further arrangements allowing deep discounts for large shippers will affect the small shipper negatively. The discount reduces revenue to the shipping line. It does not reduce cost, and somebody has to pay for that lost revenue.

There is one aspect of the bill I find particularly troublesome. There are several attempts in the bill to remedy potential ills. I would like to mention in passing that when I chaired the task force, I never heard specific complaints about conference systems or the Canadian shipping situation. On the whole there seemed to be considerable satisfaction across the nation with the shipping system that we have. That is why I say "attempts to remedy potential or perceived ills". This is a case where not one remedy is suggested, but a whole range of them—service contracts, independent action, confidentiality, royalty limits. If you take the cumulative effect of this provision—and it is very serious—it is like mixing medication. If

[Traduction]

d'indisposer nos partenaires commerciaux. En ce qui touche les navires de ligne et les conférences, il importe de se rendre compte, comme vous le savez, que nos partenaires commerciaux sont des pays étrangers autres que les États-Unis. Il s'agit surtout de pays européens, mais il y a aussi quelques pays en développement.

Nous avons déjà parlé d'une troisième option commerciale. Il importe de maintenir ces réseaux ouverts, ce qui signifie, à mon avis, que nous n'avons pas à nous inspirer uniquement de la législation américaine dans ce domaine.

L'adoption du projet de loi portera préjudice à nos ports, ce qui me préoccupe grandement. Je vis à Montréal, une ville remarquable pour plusieurs raisons dont l'essor de son port. Il ne faut pas oublier que l'essor du port de Montréal est dû aux efforts que les sociétés de navires de ligne qui le desservent ainsi que le port lui-même n'ont cessé de déployer pour faire concurrence aux ports américains. Bien qu'une forte proportion du trafic du port de Montréal provient aujourd'hui des États-Unis, il ne fait aucun doute que les ports américains pourraient absorber ce trafic du jour au lendemain. Cela leur sera d'autant plus facile si les navires de ligne desservant le Canada jugent que la loi canadienne les défavorise par rapport à la loi américaine. Le port de Montréal perdrait vite une partie de son trafic.

Je voudrais également attirer votre attention sur le fait que le projet de loi profite avant tout aux grands expéditeurs. Cela me semble tout à fait évident. C'est un projet de loi qui accorde toutes sortes de concessions avantageuses à première vue aux expéditeurs qui possèdent le plus fort pouvoir d'achat. Lorsque je descends à l'hôtel, je m'offusque toujours de voir qu'on me fait payer 120 \$ pour une chambre qu'on offre à quelqu'un d'autre à moitié prix. C'est peut-être tout à fait juste, mais c'est l'avantage que vous donne un meilleur pouvoir d'achat. Ainsi, les sociétés aériennes soignent leur clients importants en leur offrant notamment toutes sortes de rabais. Ils se soucient beaucoup moins du voyageur occasionnel. Les grandes entreprises peuvent compter sur un personnel spécialisé qui connaît très bien le domaine. Ils savent analyser de façon suivie les possibilités du marché. Les petites entreprises ne disposent pas des mêmes ressources humaines ou financières. Voilà pourquoi je crains que le fait d'accorder d'importants rabais aux grands expéditeurs porte préjudice aux petits expéditeurs. Les rabais diminuent les revenus des navires de ligne. Ils ne réduisent pas les coûts et quelqu'un doit donc compenser cette perte de revenu.

Un aspect du projet de loi me préoccupe particulièrement. Plusieurs de ses dispositions visent à remédier à des maux potentiels. Soit dit en passant, lorsque je présidais le groupe de travail, je n'ai entendu aucune plainte au sujet des systèmes de conférences ou de la situation dans le domaine de l'expédition. Dans l'ensemble, on semblait plutôt satisfait du système qui existe encore aujourd'hui. C'est pourquoi je dis qu'on cherche à remédier à ce qu'on perçoit comme des maux. On propose pour y parvenir tout un ensemble de mesures comme des contrats de services, des mesures indépendantes, des contrats confidentiels et la limitation des redevances. L'effet cumulatif de ces dispositions est très grave. C'est un peu comme mélanger

[Text]

you try to treat too many problems, real or perceived, at the same time, there is always a risk that you poison the patient, and it may be an irreversible process. I believe very firmly that the cumulative effect of all these measures will affect the conference institution negatively and in ways that are quite unpredictable. One possible result would be that conferences would cease to exist in Canadian trades. If that happened there would be less service for Canadian shippers, there would be more indirect routings through the United States, and large companies might charter more vessels to take care of their particular needs. This might mean space problems during periods of economic upswing. In a totally unregulated system—when I say “unregulated” I am referring to the absence of conferences—there could be excessive increases in rates. We have seen that in the tramp market where rates have increased, not by 60 per cent, but by 600 per cent. The paradox is that many of the independents in existence today might disappear. The independents form a very useful and valuable supplement to the conference lines. But if the conference lines are split up into independent units, the independents might have a difficult time surviving.

I think the risk that we would end up with one or two super companies coming to our ports is real. Of course, in all this, as I mentioned at the outset implicitly and explicitly, there would be a major cargo diversion from our ports. To me the most troubling aspect is that the cost would not be borne equally by all shippers. It would be borne particularly by the smaller enterprises, by the medium-sized firm without specialized human resources in this area, without the financial resources to charter, and without the traffic to get leverage and, of course, by our port cities.

Senator Stollery: What is the process if a new shipping company wants to join, say, the North Atlantic Conference? You say that there are 35 ships—

Professor Sletmo: At one time between the United States and Europe.

Senator Stollery: What is it now, about the same?

Professor Sletmo: The conference people are here, and they can give you a better answer than I can. The point I am trying to make is that there is always a limited number of ships in a conference. As to your question of how one gets into the trade, in the Canadian situation there are two ways of doing it. One is to operate as an independent, which is a free option where you set your rates according to conference rates or according to your own feelings. The question of exemption does not apply because you are an independent operator. Or your strategy might be to become a member of the conference.

Senator Stollery: Is it difficult to become a member of a conference? What is the point of becoming a member of a conference if you can use conference rates as an independent?

Professor Sletmo: That is a good question. Some companies have chosen for that reason not to become a member of a conference. A company might have an interest that can be best developed by becoming part of a larger network. You may

[Traduction]

des médicaments. En essayant de soigner trop de maux qui sont réels ou potentiels, on risque d'empoisonner le malade. Le tort causé risque d'être irréparable. Je suis convaincu que toutes ces mesures porteront ensemble préjudice aux conférences de façon assez imprévisible. Il est possible qu'elles entraînent leur disparition au Canada. Si cela se produit, les expéditeurs canadiens seront moins bien servis, le détournement du trafic vers les États-Unis augmentera et les grandes sociétés pourront nolisier plus de navires pour répondre à leurs besoins. Il s'ensuivra qu'il n'y aura pas suffisamment de navires au moment d'une reprise économique. Si l'industrie était totalement dérèglementée, c'est-à-dire s'il n'y avait pas de conférences, les augmentations de tarif risqueraient d'être excessives. La situation s'est produite sur le marché des tramps où les tarifs ont augmenté non pas de 60 p. 100, mais bien de 600 p. 100. Cette situation risque d'entraîner la disparition de nombreuses entreprises indépendantes. Or, ces entreprises jouent un rôle utile qui est complémentaire à celui des conférences. Si celles-ci sont fractionnées, la survie des entreprises indépendantes risque d'être menacée.

Je crains vraiment que l'adoption du projet de loi ait pour conséquence la création d'une ou de deux super-entreprises. Comme je l'ai déjà souligné, nos ports perdraient une partie de leur trafic. Le plus troublant, à mon avis, c'est que cette situation n'affecterait pas de la même façon tous les expéditeurs. La situation porterait surtout préjudice à nos villes portuaires et aux petites et moyennes entreprises qui ne possèdent ni les ressources humaines spécialisées dans ce domaine, ni les ressources financières pour affréter des navires ni le trafic qui leur permettrait d'exercer une véritable influence.

Le sénateur Stollery: Quelle est la marche à suivre pour une nouvelle entreprise d'expédition qui souhaiterait devenir membre de la Conférence de l'Atlantique Nord, par exemple? Vous avez dit qu'il y avait 35 navires...

M. Sletmo: C'était le nombre de navires qui faisaient à un moment donné la navette entre les États-Unis et l'Europe.

Le sénateur Stollery: Qu'en est-il maintenant?

M. Sletmo: Les représentants des conférences qui sont ici aujourd'hui répondront mieux que moi à cette question. Là où je veux en venir c'est qu'il y a toujours un nombre limité de navires dans une conférence. Au Canada, il y a deux façons de lancer son entreprise de transport maritime. La première est d'exploiter une entreprise indépendante, ce qui vous permet d'établir vos propres tarifs ou d'adopter les tarifs fixés par les conférences. La question de l'exemption ne s'applique pas dans le cas des entreprises indépendantes. Une entreprise peut aussi souhaiter devenir membre d'une conférence.

Le sénateur Stollery: Est-il difficile de devenir membre d'une conférence? A quoi bon devenir membre d'une conférence si on peut adopter les mêmes tarifs que ceux des conférences?

M. Sletmo: C'est une bonne question. C'est pour cette raison que certaines entreprises ont décidé de ne pas devenir membres d'une conférence. Les intérêts d'une entreprise peuvent, dans certains cas, être mieux servis si elle fait partie d'un réseau

[Text]

have colleagues. For example, in some cases airlines will inform customers of other schedules. So you might have a marketing arrangement. However, some companies have decided not to become members of a conference.

Senator Stollery: So the purpose of becoming a member of a conference is because it involves sharing cargos and things like that?

Professor Sletmo: Not necessarily. One way to look at the conference is that it is a means for smaller or medium-sized producers to create a more efficient operation. We find the same kind of thing in certain manufacturing industries.

Senator Stollery: But if I decide to go into the shipping business, to buy a ship and run it between a point in Europe and a point in North America, why would I join a conference if I can charge the conference rates and apply conference standards to my business? There must be some other advantage. Otherwise, why would anybody join a conference?

Professor Sletmo: Yes, senator, I was still thinking of that. First of all, there is one problem. I hate to give answers for any specific conference because the notion itself of the conference system is misleading.

Senator Stollery: But you are talking of North America, are you not?

Professor Sletmo: Even there, I think there are considerable differences. There are differences between the Canadian system and the American system. However, we have had cases where, for instance, certain smaller companies have had cooperation on the marketing part. One of the things that is very costly in any operation of the type of common carriage is that you need a marketing organization. You need people to know that you are there, that you exist, even though you may be very small. Things such as advertising, sales, et cetera, can make it a very costly operation.

Senator Stollery: Then there is the marketing advantage, in other words, or there can be a marketing advantage.

Professor Sletmo: There can be, yes.

Senator Stollery: You have a ship and you want to advertise for cargo, I suppose, or whatever, and there is some advantage to going in with another company or with someone else in the same business.

Professor Sletmo: Yes, that is one aspect.

Senator Stollery: I see. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Thériault: Professor Sletmo, my colleague, Senator Stollery, asked you two questions. I heard your answer to one question but I did not hear your answer to the other one which was: How difficult is it to join, and how expensive?

Professor Sletmo: Obviously, in this case I can only speak as an academic observer, although I have tried to observe the market closely. If you look at it from a historic point of view, an economist would be forced to say that it is not difficult

[Traduction]

plus important. Il y a les collègues. Ainsi, certaines sociétés aériennes renseignent leurs clients sur les horaires d'autres sociétés. Il est possible de conclure une entente de commercialisation. Certaines sociétés préfèrent cependant ne pas appartenir à une conférence.

Le sénateur Stollery: L'avantage d'être membre d'une conférence est-il, par exemple, de pouvoir partager des cargaisons?

M. Sletmo: Pas nécessairement. Le fait d'appartenir à une conférence permet aux petites et aux moyennes entreprises d'être plus efficaces. C'est aussi ce qui se passe dans certaines industries manufacturières.

Le sénateur Stollery: Si je décide d'acheter un navire et de transporter des marchandises entre l'Europe et l'Amérique du Nord, pourquoi devrais-je me joindre à une conférence si je peux demander les mêmes tarifs et appliquer les mêmes normes? Il doit y avoir un autre avantage à le faire. Autrement, pourquoi deviendrait-on membre d'une conférence?

M. Sletmo: Oui, sénateur, je réfléchissais encore à votre question. Je n'aime pas donner une réponse qui vaut pour une conférence bien précise parce que la notion d'un système de conférences est en soi trompeuse.

Le sénateur Stollery: Mais vous parlez de l'Amérique du Nord, n'est-ce pas?

M. Sletmo: Même dans ce cas, il y a des différences considérables. Le système canadien et le système américain ne sont pas identiques. Je sais cependant que certaines petites entreprises ont déjà conclu des ententes de commercialisation. La commercialisation est très coûteuse dans un domaine comme celui du transport commun. Il faut que les gens vous connaissent et savent que vous existez même si vous êtes très petit. La publicité et les ventes notamment peuvent être très coûteuses.

Le sénateur Stollery: En d'autres termes, l'appartenance à une conférence présente un avantage du point de vue de la commercialisation.

M. Sletmo: Oui, dans certains cas.

Le sénateur Stollery: Si vous avez un navire, il peut être avantageux de faire des appels d'offres en commun avec une autre société.

M. Sletmo: Oui, c'est l'un des avantages de l'appartenance à une conférence.

Le sénateur Stollery: Je vois. Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Thériault: Monsieur Sletmo, mon collègue, le sénateur Stollery, vous a posé deux questions. Vous avez répondu à l'une d'entre elles, mais je ne crois pas que vous ayez répondu à la question suivante: Est-il difficile ou coûteux de devenir membre d'une conférence?

M. Sletmo: Je parle naturellement en tant qu'observateur même si j'espère connaître assez bien le marché. D'un point de vue historique, un économiste serait bien forcé de vous dire que ce n'est pas difficile. Lorsqu'on regarde les conférences, leurs

[Text]

when you look at conferences, their membership, their composition, the fact that there are companies coming in and going out—it is clear that it is not a stable club that will stay there forever. In some markets you will find that over a ten-year period perhaps half of the tonnage has been replaced, so it is not that closed a club.

With respect to how difficult it is to get in, at any given point in time I think it is much like any other kind of negotiation. The negotiating situation can very often alter the circumstances. However, if I may just conclude on that, the conferences I have had with people in the industry who have been on both sides of the equation, either as independents or dependents, have always told me that if you really want to get into a conference, yes, you will get in.

Senator Thériault: I presume, then, that the cost must be on a percentage or volume basis. Would the cost for a small company with three ships be the same as the cost for someone with a large number of ships?

Professor Sletmo: You are referring to membership fees?

Senator Thériault: Yes.

Professor Sletmo: I think I would prefer someone from the conference to answer for this particular reason: we are dealing with specific conferences, some of whom are present here.

Senator Thériault: I was just wondering. You say it is easy to get in. It might be technically easy to get in, but if the cost is prohibitive, then it is not easy for the smaller company to get in. However, you say you prefer me to ask that question of someone else?

Professor Sletmo: I think it would be more appropriate. All I can say is that over time a well-managed line will typically be able to get into a conference, if it wants to. Very often it decides it does not want to get in, because it may go after a particular market segment. Very often you find that members of a conference decide to leave the conference, and, as I say, there is every indication that, unlike the situation that existed, say, in the 19th century when we talk about shipping rings, yes, they were indeed closed clubs. However, in those days there were no containers; there was no air freight; there was no neobulk—in other words, there was no alternative. The conference then could be very closed, and I think we see memories of that in the legislation when it talks about fighting ships not being allowed, et cetera, which is something from days passed.

Le sénateur Thériault: Je crois que vous avez dit que l'on pouvait vous poser des questions en français.

M. Sletmo: Oui.

Le sénateur Thériault: Mes questions sont peut-être de nature personnelle. Je voudrais savoir qui vous représentez aujourd'hui.

M. Sletmo: Je suis ici suite à une invitation des «conférences». Elles m'ont demandé si j'étais intéressé à venir exposer mon point de vue.

Le sénateur Thériault: Vous représentez donc les «conférences».

[Traduction]

membres, leur composition et les sociétés qui en deviennent membres ou qui les quittent, il est évident qu'il ne s'agit pas d'un club stable et immuable. Sur certains marchés, la moitié du tonnage a été remplacé sur une période de 10 ans, ce qui signifie que ce n'est pas un club fermé.

Quant à savoir s'il est difficile d'être membre d'une conférence, je crois que ça se passe comme pour toutes les négociations. Tout dépend des circonstances. En conclusion, qu'il me soit simplement permis de dire que les gens de l'industrie que j'ai consultés, qu'ils soient indépendants ou membres de conférences, m'ont dit qu'il était possible de devenir membre d'une conférence si on le souhaitait.

Le sénateur Thériault: La cotisation de membre doit donc correspondre à un certain pourcentage du trafic. En coûterait-il autant à une petite entreprise possédant trois navires qu'à une entreprise beaucoup plus grosse?

M. Sletmo: Vous parlez de la cotisation de membre?

Le sénateur Thériault: Oui.

M. Sletmo: Je préférerais qu'un représentant des conférences réponde à cette question. Nous parlons de conférences bien précises dont certaines sont représentées ici.

Le sénateur Thériault: Je me posais simplement la question. Vous dites qu'il est facile de devenir membre d'une conférence. Les formalités peuvent être simples, mais peut-être que la cotisation de membre est très élevée et empêcherait une petite société de chercher à devenir membre. Vous préféreriez que je pose cette question à quelqu'un d'autre, n'est-ce pas?

M. Sletmo: Je crois que cela vaudrait mieux. Tout ce que je peux vous répondre c'est qu'une entreprise bien gérée peut normalement devenir membre d'une conférence si elle le souhaite. Une entreprise peut décider de ne pas devenir membre parce qu'elle cherche à atteindre un secteur précis du marché. Très souvent des entreprises quittent une conférence, mais la situation n'est plus comme elle l'était au 19^e siècle lorsqu'il y avait des cartels d'expéditeurs. A cette époque, les conférences étaient effectivement des clubs fermés. Les conteneurs n'existaient cependant pas à ce moment, il n'y avait pas de fret aérien ni de transport en vrac. En d'autres termes, le transport maritime était le seul moyen de transport. Les conférences étaient alors très fermées et je crois que c'est pourquoi la loi veut interdire aux navires de guerre de faire partie des conférences, ce qui date d'un autre âge.

Senator Thériault: I seem to recall you saying that we could ask you questions in French.

Mr. Sletmo: That's correct.

Senator Thériault: My questions are perhaps of a somewhat personal nature. I would like to know who you are representing here today.

Mr. Sletmo: I am here at the invitation of the conference division. They asked me if I would be interested in giving my point of view.

Senator Thériault: Therefore, you are representing the conference division.

[Text]

M. Sletmo: Non, le point de vue que j'exprime est le mien. Mon point de vue n'a pas été écrit pour cette occasion. Un de mes livres a été publié en 1981 à ce sujet. J'ai aussi écrit certains articles et mené certaines études. Cependant je ne représente pas les «conférences».

Le sénateur Thériault: Vous n'êtes pas au service des «conférences».

M. Sletmo: Non, je me considère et je suis un homme indépendant. Je suis un professeur et je tiens énormément à la liberté académique.

Le sénateur Thériault: Pour qui est-ce que vous avez présidé le groupe de travail en 1984-1985?

M. Sletmo: Ce groupe a été nommé par le ministre Axworthy à l'époque. Ce groupe était composé de représentants des expéditeurs, de différentes associations de l'industrie forestière, des mines, etc. Certains des membres de ce groupe de travail étaient là à titre personnel. Il y avait aussi des affréteurs, des expéditeurs, des armateurs, deux présidents de syndicat et deux professeurs. C'était un groupe d'une quinzaine de personnes qui représentait les différents aspects de la problématique du transport maritime.

Le sénateur Thériault: Ces personnes avaient été nommées par le ministre?

M. Sletmo: Oui.

Le sénateur Thériault: Tous les membres ont été nommés par le ministre?

M. Sletmo: Oui.

Le sénateur Thériault: Est-ce que vous discernez dans ce projet de loi une philosophie de libération du marché au Canada et aussi aux États-Unis?

M. Sletmo: Oui, pour moi ce que l'on propose n'est pas une question de libéralisation. L'on est en train d'imposer des règlements dans le sens que l'on intervient dans des négociations commerciales où on interdit certaines choses. On va beaucoup plus loin qu'aux États-Unis dans ce cas. Je considère ce projet de loi beaucoup plus comme un exemple de réglementation.

Senator Thériault: Professor Sletmo, you are saying that you do not see Bill C-21 in the same light or with the same philosophy as you see air deregulation or transport deregulation?

M. Sletmo: Est-ce que je dois répondre en anglais ou en français?

Le président: Peu importe.

M. Sletmo: Alors non, lorsque l'on parle du transport aérien, on avait créé un système de réglementation extrêmement complexe, surtout aux États-Unis où on a réglementé tous les aspects des opérations aériennes, sauf à toutes fins pratiques la capacité.

Donc la réglementation aux États-Unis avait créé une situation qui donnait des résultats que personne ne souhaitait. Les prix étaient élevés, les pertes des compagnies étaient très élevées et c'est devenu très complexe. Là, on a décidé d'éliminer

[Traduction]

Mr. Sletmo: No, the opinions I'm expressing are my own. I am not speaking on behalf of anyone else. I wrote a book on this subject in 1981 and I have also written a number of articles and conducted some studies. However, I am not representing the conference division.

Senator Thériault: You are not employed by the conference division?

Mr. Sletmo: No, I consider myself to be self-employed. I am a professor and my academic freedom is extremely important to me.

Senator Thériault: On whose behalf did you chair the task force in 1984-1985?

Mr. Sletmo: The task force was appointed by Mr. Axworthy, who was the Minister at the time. It was made up of representatives of the shipping industry, of the different forest industry associations, etc. Some of the task force members were serving in a personal capacity. The members also included charterers, shippers, shipowners, two union presidents and two professors. These fifteen individuals represented the various problem areas in shipping.

Senator Thériault: Were these individuals appointed by the Minister?

Mr. Sletmo: Yes, they were.

Senator Thériault: All of them?

Mr. Sletmo: Yes.

Senator Thériault: Do you detect in this bill a philosophy advocating freer trade in Canada and in the United States?

Mr. Sletmo: I don't see the bill as really advocating free trade. It attempts to impose regulations for intervening in trade negotiations or for banning certain activities. It goes much further than legislation in the United States, for example. I view this bill much more as an example of an attempt to regulate an industry.

Le sénateur Thériault: Monsieur Sletmo, ce que vous dites c'est qu'on ne peut pas considérer le projet de loi C-21 de la même façon qu'on considère la déréglementation dans le domaine aérien ou dans le domaine des transports, n'est-ce pas?

Mr. Sletmo: Would you like me to answer in English or in French?

The Chairman: It doesn't matter.

Mr. Sletmo: No then. With regard to air transportation, an extremely complex regulatory system was created, particularly in the U.S. where every single aspect of airline operations was regulated, with the exception of passenger load.

The regulatory system in the U.S. had created a situation that no one wanted. Prices were high, companies were losing a great deal of money and the whole process was becoming highly complex. Therefore, a decision was made to deregulate

[Text]

le tout. Ce qui se passera dans l'avenir, l'histoire nous le démontrera.

Ce que l'on fait ici me semble très différent parce que l'on ne fait pas face à une situation où rien ne fonctionne. On fait face à un système qui fonctionne très bien en principe. D'ailleurs, lorsqu'on parle de «surcapacité», cela reflète plusieurs choses, non seulement la conjoncture mais aussi le fait qu'il est très facile d'entrer dans le transport maritime. Il n'y a pas de vraies barrières.

Dans le cas du transport aérien aux États-Unis, les barrières pour y accéder étaient très élevées. C'est une très grande différence entre les deux systèmes. Ici, il me semble que l'on intervient en détail dans des négociations entre partenaires commerciaux. En ce sens, je considère ce projet de loi comme un retour vers une réglementation plus détaillée.

Senator Thériault: But in some way did the conference, itself, not apply certain regulations which it would not have been able to apply if Bill C-21 goes through?

Professor Sletmo: Yes. That is the paradox, Senator. If the conference system is thrown out, we have a market which, relative to the capacity of the vessels operating in today's technology, could have the effect of vicious competition relating to prices, the equivalent of the \$90 airfare between New York and Los Angeles. The \$90 airfare is always between large centres. If one wanted to go from Burlington to Rochester, one might have to pay \$250. That is one of the things that could happen.

The long-run situation would be one in which four, five or six companies would slug it out in a limited market. The conference today plays a stabilizing role, and that would be eliminated. There would be that effect on the stability and, quite possibly, a greater concentration of the trade because two or three companies without exemption could not sit down and stabilize the trade.

Senator Thériault: Now, you mean?

Professor Sletmo: Now or under the Competition Act. If one removes the exemption in any given market where two, three or four companies cannot sit down and talk. That is the purpose, as I understand it, for the exemption — that is, to allow agreements amongst sellers.

If there is a market in which three, four or five of the sellers are selling basically the same product, each having high capacity vessels, each having low marginal costs, it is difficult to see how the market could ever be stable until one, two or three bit the dust.

Senator Thériault: Perhaps that could be brought about through a different approach. What might happen in the industry after this legislation becomes law may be that which has happened in the rug industry, only in this case the government has done away with regulation. This bill prohibits regulation that has been applied by the private sector.

Professor Sletmo: That is one way to express it. The two are conceptually different, as far as I am concerned. If we take as an example the airline industry in the United States, where basically your airline companies can no longer sit down and

[Traduction]

the industry. Only time will tell what lies in store for the industry.

We are facing quite a different situation here in Canada, because the system has not broken down entirely. It works quite well, in principle. Moreover, when we speak of "over-capacity", we are referring to a number of things, not only to the current situation, but also to the fact that it is very easy to get into shipping. There are no real obstacles.

In the case of air transportation in the United States, the obstacles were numerous. There is a great deal of difference between the two systems. Here in Canada, the government intervenes a great deal in negotiations between business partners. I see this bill as a move back to a more detailed regulatory system.

Le sénateur Thériault: Mais, d'une certaine façon la conférence n'a-t-elle pas appliqué certaines dispositions réglementaires qu'elle ne pourrait pas appliquer si le projet de loi C-21 était adopté?

M. Sletmo: Oui, et c'est tout à fait paradoxal, sénateur. Si les conférences disparaissent, on se retrouvera avec un marché sur lequel pourrait s'exercer une concurrence féroce à l'égard des prix, compte tenu de la capacité des navires utilisés de nos jours. C'est comme si on payait 90 \$ pour un billet d'avion entre New York et Los Angeles. Or ce tarif est valable uniquement pour une liaison entre deux grands centres. Pour se rendre de Burlington à Rochester, il faut déboursier 250 \$. C'est l'une des conséquences que ce projet de loi pourrait entraîner.

A long terme, il se pourrait que quatre, cinq ou six compagnies se fassent la lutte sur un marché restreint. Les conférences ont un effet stabilisateur qui disparaîtrait en même temps qu'elles. Outre cela, il y aurait fort probablement une plus grande concentration du commerce parce que deux ou trois compagnies non exemptées ne pourraient pas s'entendre pour stabiliser le commerce.

Le sénateur Thériault: Vous voulez dire maintenant?

M. Sletmo: Maintenant ou en vertu de la Loi sur la concurrence. Si l'on supprime l'exemption sur un marché donné où deux, trois ou quatre compagnies ne peuvent conclure des ententes. C'est l'objet, si je comprends bien, de l'exemption, c'est-à-dire de permettre aux vendeurs de s'entendre entre eux.

Si trois, quatre ou cinq compagnies vendent le même produit et ont toutes des navires de fort tonnage, ainsi que des coûts marginaux peu élevés, je ne vois pas comment ce marché pourrait devenir stable, à moins que deux ou trois d'entre elles mordent la poussière.

Le sénateur Thériault: On pourrait peut-être procéder autrement. Si ce projet de loi est adopté, l'industrie du transport maritime pourrait subir le même sort que l'industrie du tapis, sauf que dans ce cas, le gouvernement a supprimé la réglementation. Le projet de loi interdit la réglementation qui a été appliquée par le secteur privé.

M. Sletmo: C'est une façon de voir les choses. Je pense cependant que les deux approches sont tout à fait différentes. Prenons l'exemple de l'industrie du transport aérien aux États-Unis. Les sociétés aériennes ne peuvent plus conclure d'enten-

[Text]

agree on rates, and so forth, one of the interesting things we see is in regional-sized hubs, such as Minneapolis, Kansas City and so forth, we find they are now being dominated by one, or at the most, two carriers. That may be one possible result, and it is the whole paradox: at the outset, efficiency versus competition, and competition is meant to stimulate pro-activity. In some cases competition, if we insist on some sort of free competition, does not work very well. The Chinese decided to have a highly competitive steel industry and everyone was supposed to manufacture steel in their backyards, and in that sense it was competitive because each unit was very small, but the costs were very high.

This is an industry where, for technical reasons, for economic reasons, it is impossible to have a large number of sellers in any kind of pure competition between themselves.

Senator Thériault: If I said that your position is that it is not doing too badly, in other words "it ain't broken, so don't fix it ___."

Professor Sletmo: I would very much agree with that. I think one great problem in trying to fix it is that the outcome is almost impossible to predict. To the extent one can predict it, I see no positive aspect but many negative aspects.

In summary, may I also insist on what to me is a deep personal conviction: this is not just an element of shippers versus conferences, this is very much a question of the economic health of small exporters and, even more importantly, of our port cities.

Senator MacDonald (Halifax): Professor Sletmo, I took note of your distinguished career and background and I enjoyed your submission. I was amused that you made a reference to the cumulative effect of the five clauses. You made reference to the fact that you combined that with almost an element of hostility. I suggest to you that ever since the private member's bill to make the beaver the national symbol of Canada, I have not seen a bill that has not had an element of hostility in it.

At some time are you going to be encouraged to be more precise on those five clauses?

Professor Sletmo: The five clauses I referred to were the loyalty contracts, service contracts with 15-day independent action, mandatory independent action, confidentiality of service contracts and the sunset clause. Any one of those weakens the conference, weakens the conference in the sense that it transfers relatively more bargaining power to the shipper.

There is an interesting aspect to that. You may all be familiar with the Rochdale Report which was released in Britain a few years ago. That looked in great detail at the question of strong versus weak conferences. I, myself, have written on this subject, and a weak conference, that eventually is no conference, cannot do the work it should do, which is to make that marketplace more efficient.

[Traduction]

tes sur les tarifs et d'autres questions connexes. Or il est intéressant de constater que dans des villes de taille moyenne comme Minneapolis et Kansas City, il y a un, tout au plus deux transporteurs. C'est l'un des résultats possibles, et c'est là qu'est tout le paradoxe: on oppose l'efficacité à la concurrence, et la concurrence est censée encourager l'activité économique. Mais on n'obtient pas toujours les résultats escomptés quand on insiste trop sur une certaine forme de libre concurrence. A titre d'exemple, les autorités chinoises ont décidé qu'elles voulaient avoir une industrie sidérurgique fortement concurrentielle. Tous les Chinois étaient censés fabriquer de l'acier dans leur arrière-cour. Dans ce sens, c'était concurrentiel parce que chaque unité était très petite, mais les coûts étaient très élevés.

L'industrie du transport maritime est un secteur dans lequel il ne peut y avoir, pour des raisons techniques et économiques, beaucoup de vendeurs qui se font concurrence entre eux.

Le sénateur Thériault: Autrement dit, vous pensez que comme les choses ne vont pas trop mal, il faut mieux ne rien changer.

M. Sletmo: C'est exactement ce que je pense. Le problème quand on veut modifier quelque chose, c'est qu'on ne sait presque jamais ce que l'on obtiendra. Le démantèlement des conférences maritimes ne m'apparaît pas avantageux, bien au contraire.

En dernier lieu, laissez-moi vous rappeler qu'il n'est pas simplement question ici d'expéditeurs et de conférences, mais de la santé économique des petits exportateurs et, surtout, de nos villes portuaires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Professeur Sletmo, j'ai pris connaissance de vos excellents antécédents et j'ai eu beaucoup de plaisir à vous entendre. Vous avez fait référence à l'effet cumulatif des cinq articles, ce qui m'a fait sourire. Vous avez dit que vous associez cela à un élément d'hostilité. Laissez-moi vous dire que depuis qu'a été déposé le projet de loi d'initiative parlementaire visant à faire du castor l'emblème du Canada, je n'ai jamais vu un projet de loi qui ne comportait pas un élément d'hostilité.

Pourriez-vous nous donner des précisions au sujet de ces cinq articles?

M. Sletmo: Les cinq articles dont j'ai parlé sont les contrats d'exclusivité, les contrats d'exclusivité limitée assortés de mesures distinctes sur préavis de 15 jours, les mesures distinctes obligatoires, le caractère confidentiel des contrats d'exclusivité limitée et les mesures de temporisation. Ces cinq articles affaiblissent les conférences parce qu'ils donnent un pouvoir de négociation plus grand à l'expéditeur.

J'aimerais souligner un aspect intéressant à ce sujet. Vous avez peut-être pris connaissance du rapport Rochdale qui a été rendu public en Grande-Bretagne il y a quelques années. Ce rapport examinait dans le détail la question des conférences fortes par opposition aux conférences faibles. J'ai moi-même étudié la question. Une conférence qui n'a pas les reins assez solides ne peut pas jouer le rôle qui est le sien, c'est-à-dire rendre le marché plus efficace.

[Text]

If you take the limits on the loyalty contract, the independent action and the confidentiality, all of those could, potentially, have the effect, it seems to me, that a buyer and seller can agree on something and, afterwards, the buyer can in fact walk away from the contract.

If we use the example of a major construction project, if one tries to rescind a contract, one would never get into those major construction projects. I think we agree that if one undertakes a multi-million dollar construction project, there has to be firm agreement between the contractor and the group financing the project. That has to be for the duration of the project.

When a shipping line puts capacity on the Atlantic, or wherever, it does not do that for tomorrow or the day after, it does that in the knowledge that a company has trade for months and years ahead. That is what a conference is asking for. In return, the conference has the commitment to guarantee that particular shipper that if there should suddenly be a boom and it is suddenly crowded, he will obtain space at normal conference rates. It is that kind of mutual commitment that is the basis of any form of a commercial contract. In fact, it is the essence, in many ways, of North American society and the freedom to negotiate contracts. This puts all of this in question, and when one adds them, I do not see what would be left.

Senator MacDonald (Halifax): Are you saying that none of the five clauses is amendable?

Professor Sletmo: I am not saying that.

Senator MacDonald (Halifax): I mean "amendable" as opposed to "removable"?

Professor Sletmo: There are different ways to proceed. One way is to actually—

Senator MacDonald (Halifax): I mean that ten to 30 days is an amendment.

Professor Sletmo: Even so, the real problem here is not the exact wording of "one by one", it is the fact that you have all of them in there. To boot, this thing self-destructs after five years. Five years is not a long period of time to think about economic planning. I prefer much more the wording of your distinguished colleague who said, "If it ain't broke, don't fix it." If you start with an amendment, that is one that is fairly clear.

Senator MacDonald (Halifax): Thank you very much.

The Chairman: Our next witness is Dr. Leslie Kanuk, former chairperson of the U.S. Federal Maritime Commission.

Dr. Leslie Kanuk, Former Chairperson and Member of the Federal Maritime Commission: Good morning. I am Leslie Kanuk, and I am presently a Professor of Marketing and International Business at the City University of New York. I was formerly commissioner, vice-chairman and then chairman of the Federal Maritime Commission; I am presently Chairman of the Containerization and Intermodal Institute, which is a nonprofit educational organization with primarily United

[Traduction]

Les dispositions relatives aux contrats d'exclusivité, aux mesures distinctes et au caractère confidentiel, pourraient avoir des conséquences dommageables, en ce sens qu'un acheteur et un vendeur pourraient conclure une entente et que l'acheteur pourrait ensuite se désister.

Prenons l'exemple d'un projet de construction d'envergure. Quiconque tenterait de rescinder un contrat ne pourrait jamais participer à un important projet de construction. Vous conviendrez avec moi qu'avant d'entreprendre un projet de construction de plusieurs millions de dollars, l'entrepreneur et le groupe qui finance le projet doivent prendre un engagement ferme. Cette entente doit être valable pendant toute la durée du projet.

Lorsqu'un transporteur maritime offre un service dans l'Atlantique ou ailleurs, il ne l'offre pas pour un jour ou deux seulement. Il l'offre parce qu'il sait qu'il aura des contrats pour les mois et les années à venir. C'est ce qu'une conférence demande. En retour, elle garantit aux expéditeurs avec qui elle a signé des contrats qu'ils bénéficieront des taux de fret normaux si la demande augmente soudainement. C'est le genre d'engagement mutuel qui est à la base de tout contrat commercial. De fait, c'est l'essence même de la société nord-américaine et de la liberté de négociation des contrats. Le projet de loi met tout cela en question et si ces cinq articles sont appliqués concurremment, je ne vois pas ce qui restera.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Voulez-vous dire qu'aucun de ces articles ne peut être amélioré?

M. Sletmo: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je parle d'améliorer et non de supprimer ces articles.

M. Sletmo: Il y a différentes façons de procéder. La première consiste à—

Le sénateur MacDonald (Halifax): Prolonger le délai de 10 à 30 jours, c'est une amélioration.

M. Sletmo: Le problème ne réside pas dans le libellé exact de chaque article, mais dans le fait qu'ils sont réunis dans le même projet de loi. De plus, cette loi s'appliquera pendant cinq ans seulement. Cela ne donne guère le temps de faire de la planification économique. Je préfère de beaucoup ce que votre distingué collègue a dit: «Si les choses ne vont pas trop mal, il vaut mieux ne rien changer.» Si vous apportez une modification, elle doit être très claire.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vous remercie beaucoup.

Le président: Le prochain témoin est M. Leslie Kanuk, ancien président de la Federal Maritime Commission des États-Unis.

M. Leslie Kanuk, ancien président et membre de la Federal Maritime Commission: Bonjour. Je m'appelle Leslie Kanuk et je suis professeur de marketing et de commerce international à la City University de New York. J'ai tour à tour été commissaire, vice-président et président de la Federal Maritime Commission. Je suis actuellement président du Containerization and Intermodal Institute. Il s'agit d'un organisme éducatif à but non lucratif, qui est composé surtout d'Américains prove-

[Text]

States members of every facet of the transportation world, and we do have some Canadian members; and I also headed the advisory panel for the United States Congress Office of Technology Assessment in their study of maritime trade and technology. I might add that I have no vested interest.

I do not have a prepared statement now. I will say that I have always favoured competition. I have always been highly pro-competitive and believed in free and open competition in every sphere because I felt that the consumer, the end user, benefited the most.

About 20 years ago I might have sat in this room and listened to the representative of the Canadian Shippers' Council and endorsed everything that he said—but I don't. As a matter of fact, I found that much of what he said was contradictory and it really does not reflect the attitudes of the small and mid-sized businessmen, as I know them, in the United States. I cannot believe that the interests of businessmen are that different between the two countries.

I read Bill C-21 several times. The first time I read it, it appeared pro-competitive, benign, positive and supportive. I then went back and read it again and saw within it the seeds of destruction for the conference system. I started out not approving of the conference system because I felt that, again, it is a nice term but it is a cartel, and I was brought up to think that "cartel" was a dirty word. After conducting a number of surveys among major shippers for the United States maritime administration, I found that despite the presence of many independents in the trade that shippers, and, primarily major shippers, always preferred the conference carrier over an independent carrier despite the fact that they had to pay more money for the privilege of using them. In asking them why, they invariably would give me the same answers: the conference carrier or the conferences provided stability; they had commitment to a trade; they were not in for the short haul; they were not in for the inducement cargo that might disappear the following week or year; they were in there to service the trade and offered reliability, dependability, capacity, and they could negotiate—not easily, not always, but they were people that they could deal with over the long term, whereas independent carriers were here today and gone tomorrow. People would come in with one ship and offer low prices and then find a more attractive place elsewhere and leave. Shippers really want the conference carriers—they really do.

What I found to be curious with the presentation this morning from the Canadian Shippers' Council representative is that he said—and I made note of this so as not to make a mistake—that "up to five years ago the conferences were competitive and there was less than 5 per cent of independents in the trade." Who are they competitive with? With each other when they set the price in the first place? I really could not understand that. He then said, "In the last five years we have gone from 5 per cent to 40 per cent of independent carriage and now they are not competitive." Well, it seems to me that now they have to be competitive. The fact that independents are in the trade provides a downward pressure on conference rates. Furthermore, shippers can, individually or collectively, boycott the conference—particularly since there is so much independent

[Traduction]

nant de tous les secteurs de l'industrie des transports, mais aussi de quelques Canadiens. J'ai aussi dirigé le comité consultatif du United States Congress Office of Technology Assessment qui a étudié la question du commerce et de la technologie maritimes. Je tiens à préciser que je n'y ai aucun intérêt particulier dans l'industrie du transport maritime.

Je n'ai préparé aucune déclaration. Je commencerai par vous dire que j'ai toujours été en faveur de la concurrence libre et ouverte dans tous les secteurs de l'économie parce que je pense que c'est dans l'intérêt du consommateur.

Il y a 20 ans, j'aurai peut-être donné raison au représentant du Canadian Shippers' Council, mais aujourd'hui, je suis loin de partager son opinion. J'ai trouvé qu'il a dit des choses contradictoires qui ne reflètent pas du tout la position des petites et moyennes entreprises américaines. Je ne pense pas que les intérêts des gens d'affaires canadiens et américains soient très différents.

J'ai lu le projet de loi C-21 à plusieurs reprises. La première fois, il m'est apparu sous un jour favorable. Je l'ai relu plusieurs fois et j'y ai vu les germes de la destruction pour les conférences. Au début, j'étais contre les conférences parce que j'estimais qu'il s'agissait en réalité d'un cartel et que le terme «cartel» a toujours une connotation péjorative dans mon esprit. Or j'ai fait de nombreux sondages auprès d'importants expéditeurs pour le compte de l'administration maritime américaine et j'ai constaté qu'en dépit de la présence de nombreux transporteurs indépendants, les expéditeurs, surtout les plus gros préféraient toujours s'adresser à un transporteur membre d'une conférence même si cela leur coûtait plus cher. Je leur ai demandé pourquoi et ils m'ont tous donné les mêmes réponses: les conférences sont synonymes de stabilité; elles ne sont pas là pour une courte période, ni pour profiter d'une occasion qui pourrait disparaître la semaine ou l'année suivante; elles sont au service des expéditeurs et leur offrent fiabilité et capacité; elles sont prêtes à négocier—pas toujours, ni facilement—, mais il y a toujours moyen de s'entendre avec elles. En revanche, les transporteurs indépendants peuvent aussi bien disparaître du jour au lendemain. Un transporteur qui offre des bas prix peut découvrir un autre marché plus lucratif ailleurs et s'en aller. Les expéditeurs ont vraiment besoin des conférences.

Dans son exposé, le représentant du Canadian Shippers' Council a dit quelque chose qui m'a paru curieux; j'en ai pris note pour le citer correctement. Il a dit que jusqu'à il y a cinq ans, les conférences étaient concurrentielles et qu'il y avait moins de 5 p. 100 de transporteurs indépendants sur le marché; À qui les conférences faisaient-elles concurrence? Se faisaient-elles concurrence au moment de fixer les prix? Je ne comprends vraiment pas ce qu'il a voulu dire. Il a poursuivi en disant qu'au cours des cinq dernières années, le pourcentage des transporteurs indépendants était passé de 5 à 40 p. 100 et que les conférences n'étaient plus concurrentielles. Logiquement, il me semble que cela devrait être le contraire. Comme il y a plus de transporteurs indépendants, cela devrait inciter les conférences à baisser leurs taux de fret. D'autre part, les expé-

[Text]

carriage in the trade—yet they do not. The shippers have the best of all worlds. They can ship by conference or independents. What I find remarkable about the independent carriage in this country is that the rates do not have to be filed, there is total confidentiality of terms and they can almost do as they will with the independents; so, why are they worrying about the conference carriers? I do not understand that.

A number of the provisions in Bill C-21 have the potential of destroying the conference system. When I was in my doctoral studies, one of the stresses was on reading between the lines, in other words we were asked to “read what it says and then we will question you on what it did not say; what the implicit message is.” The implicit message that I see in Bill C-21 is “let us get rid of the conference system.” If that is the issue, then I do not know why Parliament does not address that issue. The seeds that Bill C-21 sows are the destruction of the conference system to the ultimate disadvantage—and that is not a strong enough word—of Canadian shippers and Canadian ports, and, ultimately, Canadian foreign commerce. I can again go into this in detail, but I must tell you that I do not see anything good in it. There is a natural adversarial situation between shippers and carriers, yet I cannot understand why the shippers would endorse Bill C-21 in its present state except for the fact that—and I hope that I do not tread on any toes now—usually the people who represent shippers in shippers’ councils are, at the best, middle management. Middle management is evaluated on the basis of quarterly profits or their quarterly savings, and so forth. For that reason, there is no incentive to take a long-term view. The long-term view is the responsibility of top management. To top management transportation is really almost a purchasing issue; it is trivial. You find that people representing the shippers are concerned with saving transportation costs this month, this quarter or, at best, this year and they are not looking at what will happen down the line.

In the United States we had an interesting experience with a Russian carrier, which was severely undercutting all private liner carriage. I think they were charging 25 per cent to 40 per cent of conference rates, which was clear predatory pricing. On the one hand I have found that in many instances shippers are patriotic after hours. During the day they are concerned with the bottom line, that is, saving money. Certainly, a number of shippers deserted the conference system in favour of the Russians.

However, a number of brave shippers and, I must say, brave legislators supported a controlled carrier act, which, in effect, outlawed very low prices. It is tough for a legislator to tell his constituents that he is fighting to have higher transportation rates.

However, what was remarkable was that a number of very statesmanlike shippers came forth who took the view that they could save money now but after the private carriage situation had changed and Fesko had a monopoly the rates would go up and they would have nowhere to turn.

[Traduction]

diteurs pourraient, individuellement ou collectivement, boycotter les conférences parce qu’il y a beaucoup de transporteurs indépendants, mais ils ne le font pas. Ils gagnent sur les deux tableaux. Ils peuvent s’adresser aux conférences ou à des transporteurs indépendants. Au Canada, les transporteurs indépendants ne sont même pas tenus de divulguer leurs taux de fret, et les conditions des contrats sont confidentielles. Les expéditeurs peuvent obtenir presque tout ce qu’il veulent des indépendants. Je ne comprends pas pourquoi les conférences les inquiètent tant?

J’estime que le projet de loi C-21 contient des dispositions qui risquent de causer beaucoup de tort aux conférences. Lorsque j’ai fait mon doctorat, on m’a appris à lire entre les lignes, c’est-à-dire à lire ce qui est écrit, puis à découvrir ce qui est implicite. Je pense que le message implicite du projet de loi C-21 est la disparition des conférences. Si tel est le cas, je ne vois pas pourquoi le Parlement n’examine pas cette question. Ce projet de loi contient tout ce qu’il faut pour détruire les conférences et, croyez-moi, ce sont les expéditeurs et les ports canadiens et, en dernière analyse, le commerce extérieur canadien qui en souffriront. Je peux vous expliquer tout cela à nouveau, mais laissez-moi vous dire que ce projet de loi ne contient rien de bon. Il existe une rivalité naturelle entre les expéditeurs et les transporteurs, mais je ne comprends pas pourquoi les expéditeurs appuient le projet de loi C-21 sous sa forme actuelle. La seule explication qui me semble plausible — et j’espère que je n’offenserai personne en disant cela — est la suivante: en règle générale, les personnes qui représentent les expéditeurs au sein des conseils d’expéditeurs sont, au mieux, des cadres intermédiaires. Ces derniers sont évalués en fonction des profits ou des économies qu’ils font chaque trimestre. Il n’y a donc rien qui les incite à voir les choses à plus long terme. La planification à long terme est la responsabilité des cadres supérieurs. Pour les cadres supérieurs, le transport est une question secondaire, sans grande importance. Les personnes qui représentent les expéditeurs veulent surtout réduire leurs frais de transport dans l’immédiat et ne s’intéressent pas à ce qui pourrait se produire à plus long terme.

Permettez-moi de vous relater un fait intéressant au sujet d’un transporteur soviétique qui avait décidé d’imposer des taux de fret de 25 à 40 p. 100 inférieurs à ceux des conférences. C’était un cas patent de fixation de prix abusifs. On a alors pu constater que, dans bien des cas, les expéditeurs étaient patriotes quand il le voulaient bien. Comme tous les moyens sont bons pour économiser de l’argent, beaucoup d’entre eux ont laissé tomber les conférences pour faire affaire avec l’expéditeur soviétique.

Toutefois, de braves expéditeurs et, dirais-je, de braves politiciens ont appuyé l’adoption d’un loi relative au contrôle des transporteurs qui interdisait la fixation de prix très bas. C’est difficile pour un politicien de dire à ses électeurs qu’il veut légiférer en vue de la fixation de taux de transport plus élevés.

Des expéditeurs ont toutefois su faire valoir qu’il était certes possible d’économiser de l’argent maintenant, mais que si le transporteur soviétique devenait un monopole, les taux augmenteraient et les expéditeurs, n’auraient d’autre choix que de faire affaire avec lui.

[Text]

I think Bill C-21 really addresses the short-term interests of shippers.

With all due deference to those present, United States carriers, incidentally, are just as short-sighted as many of the shippers' representatives. When the Shipping Act, 1984 was passed, they simply did not see the indirect events that might occur. They tend to see the next move, but not the move after that. They were so anxious to get a law enacted that would correct some clear abuses that at the very last minute they agreed to two compromises and those dealt with service contracts and independent action. Recently, I was quoted as having commented on their inability to see ahead when they agreed, rationally, to these two provisions. I received a letter from a major figure in the U.S. liner business who said that it was not that they did not see ahead, but that they thought they could correct it afterwards and that they would be able to negotiate it, but they just could not. This is sowing terrible discord and it has remarkable permutations. It has what they call "favourite shipper clauses" and "Crazy Eddie clauses". It absolutely distorts and nullifies the contract on a one way basis. The shipper calls the tune and the contract is totally meaningless. I will not go into the reasons unless you want me to.

I cannot see the purpose of signing a contract or negotiating for what can be an almost profitless contract and then have the opportunity to use it to ripsaw your partner in opting out of the contract. It is a one-sided deal and, although I do not see how it is legal, it is happening.

I have been quoted by my European friends in terms of a statement I made a number of years ago about the fact that I believed in the Horatio Alger story—a fable I grew up with in the United States—about a poor newsboy who grew up to be a tycoon because of the opportunity available in the United States. That opportunity, of course, was because of the fact that there was equal opportunity for all provided by a competitive atmosphere, that is, free and open competition. As soon as the Shipping Act was passed I received a letter from someone with the message, "Horatio Alger" is dead. "I was flattered that someone remembered my telling the story.

The point is that the small businessman really does not have an opportunity to compete in the international marketplace. He cannot compete in terms of transportation costs. He will never have the opportunity to ship at the same rates as the large shipper.

Certainly, in our country we try to encourage people into the international marketplace to try to correct the severe balance of payments deficit. If a small shipper or the person who is just venturing into the market cannot compete in the marketplace because he is paying much higher transportation costs, he has no reason to even try. I am afraid that will happen here. To the best of my knowledge, Canada has an emerging and growing export market for manufactured goods and I do not see how it can take off.

[Traduction]

À mon avis, le projet de loi C-21 défend les intérêts à court terme des expéditeurs.

Sauf votre respect, les transporteurs américains sont, soit dit en passant, tout aussi imprévoyants que les représentants des expéditeurs. Aux États-Unis, le Shipping Act a été adopté en 1984, mais à l'époque, les transporteurs ont été incapables d'en prévoir les conséquences à moyen terme. Ils tenaient tellement à l'adoption d'une loi qui corrigerait certains abus évidents qu'ils ont fait deux compromis à la toute dernière minute au sujet des contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes. Récemment, on m'a reproché d'avoir dit que les transporteurs n'avaient pas su prévoir l'avenir parce qu'il avaient approuvé, en toute connaissance de cause, ces deux dispositions. J'ai reçu une lettre d'un personnage important de l'industrie américaine des transporteurs maritimes dans laquelle il soutenait qu'il était faux de prétendre que les transporteurs étaient incapables de penser à l'avenir. Au contraire, ils étaient convaincus de pouvoir corriger la situation après coup et de s'entendre là-dessus, mais leurs efforts ont échoué. Cette situation sème la discorde et entraîne des permutations remarquables, comme ce que les transporteurs appellent les «clauses des expéditeurs favoris» et les «clauses Crazy Eddie». Ces clauses ont pour effet de dénaturer et d'invalider les contrats. Comme c'est l'expéditeur qui impose ses conditions, le contrat ne sert plus à rien. Je n'entrerai pas dans le détail, à moins que vous n'insistiez.

Je ne vois pas à quoi cela sert de signer ou de négocier un contrat qui ne rapportera pour ainsi dire aucun profit et de s'en servir pour causer du tort à un partenaire en décidant de ne plus y être partie. Il s'agit d'un geste unilatéral et la situation se produit souvent, même si ce n'est pas légal.

J'ai dit, il y a longtemps de cela, à des amis européens que je croyais véridique l'histoire d'Horatio Alger, que l'on m'a racontée lorsque j'étais gamin aux États-Unis. Horatio Alger était un pauvre vendeur de journaux qui est devenu immensément riche parce qu'il a su saisir toute les occasions qui se sont offertes à lui aux États-Unis. Bien entendu, les marchés étaient concurrentiels à l'époque. Lorsque le Shipping Act a été adopté, j'ai reçu une lettre de quelqu'un qui m'a appris qu'Horatio Alger était mort. J'ai été surpris de voir que quelqu'un s'était rappelé de ce que j'avais dit.

Le fait est que les petites entreprises n'ont pas les reins assez solides pour concurrencer les gros transporteurs sur les marchés internationaux. Elles ne peuvent pas offrir des taux concurrentiels.

Aux États-Unis, on tente d'encourager les gens à exporter pour corriger le déficit de la balance des paiements. Si un petit expéditeur ou le fabricant qui fait son entrée sur le marché ne peut pas être concurrentiel parce que ses frais de transport sont trop élevés, il n'a aucune raison d'essayer. J'ai bien peur que la même chose arrive ici. D'après ce que je sais, les débouchés du Canada sur les marchés internationaux sont de plus en plus nombreux, mais je ne vois pas comment il pourra les exploiter.

[Text]

I would cite some of the clauses which cause me concern. One issue that I do not think has been addressed sufficiently relates to multi-modal restrictions, the inability of conferences to negotiate with inland carriers. I am totally mystified by that provision in the United States act and I cannot imagine why it was picked up in the Canadian act.

The fact is that, because of the aggregation of cargo, it is much more efficient for a conference to negotiate rates with an inland carrier. They will get a better price. That price is part of the through rate to the shipper. No matter how large the shipper is, unless the shipper can fill the unit train by itself, there is no question that the conference has more cargo to negotiate with. It is as simple as that.

If the shipper has to negotiate on behalf of himself, the rate has to be higher. Even if an individual carrier has to negotiate then the rate will be higher. There will also be a differential between what a small carrier gets as a rate and what a large carrier can get as a rate.

The conference rate has to cover both. It is going to be higher. Therefore, the shipper is paying more. The big will get bigger and the small will fall by the wayside.

Again addressing the sunset provision, I think it provides a great deal of uncertainty. It would certainly retard investment in new and modern ships.

I would also like to address the overcapacity issue. I think the real problem in terms of overcapacity—and this is true worldwide—is that shipbuilding policy in many nations has nothing to do with maritime policy. Shipbuilders provide a lot of employment. Governments, on the one hand, would like to see capacity restricted. On the other hand, they support the grinding out of more new ships. If there were a requirement that as a new ship comes on stream an old ship must be scrapped, that would make sense. But what happens is that the old ships never disappear. Therefore, in the United States we have too many shipyards, but no legislator wants to see a shipyard in his own back yard put out of business because that affects a lot of votes. So everybody fights to keep shipyards going, fights to support more business for the shipyards, and we have overcapacity.

Mr. Chairman, perhaps I ought to stop now. I would be happy to answer any questions senators may have.

Senator MacDonald (Halifax): That was a most interesting and helpful presentation, Dr. Kanuk. I tried to put this question to the shippers' council and I must read the answer that they gave in response, because I did not quite understand it at the time and I did not have the confidence to pursue it. Do you think our draftsmen were more influenced by the American legislation or by our anti-trust people here, what we call our Department of Consumer and Corporate Affairs?

[Traduction]

J'aimerais maintenant parler des articles qui m'apparaissent les plus discutables. Il y a une question qui, à mon avis, n'a pas été étudiée à fond: il s'agit des restrictions multimodales qui font que les conférences ne peuvent pas négocier avec les transporteurs terrestres. Ces restrictions, qui figurent dans la loi américaine, me laissent perplexe et je ne comprends pas pourquoi elles figurent aussi dans la loi canadienne.

En raison du groupage des expéditions, il est beaucoup plus efficace pour une conférence de négocier des taux de fret avec un transporteur terrestre. Elle obtient ainsi un meilleur prix. Ce prix fait partie du taux forfaitaire payé par l'expéditeur. Quelle que soit la taille de l'expéditeur, et à moins qu'il ne puisse remplir le train par lui-même, il ne fait aucun doute que la conférence est mieux placée pour négocier. C'est aussi simple que cela.

Si l'expéditeur négocie pour son prompt compte, le taux sera plus élevé. Même si un transporteur individuel négocie, il devra payer un taux plus élevé. Il y a aussi un écart au niveau des taux que peuvent obtenir un petit et un gros transporteurs.

Le taux de la conférence doit couvrir les deux. Il sera plus élevé. Par conséquent, l'expéditeur devra payer plus cher. Les gros expéditeurs seront avantagés, tandis que les petits seront laissés pour compte.

En ce qui concerne les mesures de temporisation, je pense qu'elles comportent beaucoup d'incertitude. Il est certain qu'elles vont retarder les investissements dans la construction de navires modernes.

J'aimerais aussi aborder la question de la surcapacité. Je pense que le problème véritable à ce sujet—et c'est vrai partout dans le monde—est attribuable au fait qu'il n'y a pas de concertation entre les responsables de la politique de construction navale et ceux de la politique maritime dans bien des pays. Les constructeurs de navires sont de gros employeurs. De leur côté, les gouvernements voudraient que la capacité soit restreinte, mais, ils ne s'opposent pas à la construction de nouveaux navires. Si un vieux navire était mis au rancart chaque fois qu'un nouveau navire est construit, les choses seraient plus équilibrées. Or les vieux navires ne disparaissent jamais. Par conséquent, il y a beaucoup trop de chantiers navals aux États-Unis, mais aucun politicien ne souhaite qu'un chantier naval situé dans sa circonscription cesse ses activités, parce qu'il perdrait alors beaucoup de votes. Par conséquent, tout le monde fait des pieds et des mains pour que les chantiers navals obtiennent de nouveaux contrats, d'où la surcapacité que je déplore.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre exposé a été très intéressant et très instructif, monsieur Kanuk. J'aimerais vous poser une question que j'ai déjà posée au représentant du Canadian Shippers' Council et je dois lire la réponse qu'il m'a donnée parce que je n'ai pas compris ce qu'il m'a répondu et que je n'ai pas voulu entrer dans le détail. À votre avis, les personnes qui ont rédigé le projet de loi ont-elles subi l'influence de la législation américaine ou du ministère de la Consommation et des Corporations, qui s'occupe des questions antitrust?

[Text]

Dr. Kanuk: Having just read Bill C-21 and the Shipping Act of 1984, I will say that Bill C-21 really picks up verbatim entire passages of the U.S. legislation. My impression was that the drafters wanted to do what the United States did, but do it one better. There are more rigorous clauses in some areas. Bill C-21, for example, has service contracts but also has independent action on service contracts.

Senator MacDonald (Halifax): I wonder why our own draftspeople would tell us that they spent so much time in consultation with representatives of the industry and of the conferences.

Dr. Kanuk: I would not know that, senator. I will say, though, that the problem with spending much time with shippers—and I am really talking about the United States now but I assume the same would hold true here—is that the only ones that can spend time on this sort of issue are the ones from the major corporations, which have in place the whole infrastructure. They are really representing their own interests, not the interests of the nation's shippers. That is why, in my written statement, I noted that when the matter of allowing anti-trust immunity was raised, it was killed by five or six major shippers. Other shippers said that they had never heard of anyone giving up the opportunity for anti-trust immunity, but these five or six were representing their own interests.

Senator Turner: Dr. Kanuk, in your personal opinion, what will be the results of the Shipping Act of 1984 in the United States?

Dr. Kanuk: I think that certainly something must be done about the service contracts. They have gotten out of hand and are not actual contracts. I think there has to be a revision on the service contracts issue.

Senators must understand that in the United States there are two different forces. One is the entire anti-trust division of the Department of Justice, which, in my view, really sees anti-trust as a theology and any deviation from or exception to the anti-trust laws as a crime. They are really pulling to destroy the conference system. Although it is a question of where the strength is, I do think that adjustments must be made on the service contracts issue and, possibly, on independent action.

I think what the United States tries to do in terms of policy is to provide options to shippers. Sometimes the Federal Maritime Commission required an independent action provision before it approved an agreement because there was no independent carriage on the trade. If there were independent carriage, however, we would not require such a provision. On the other hand, in the United States, again, independent action was required, if you will, on a case by case basis and was never before legislated as it is now. I think that will certainly receive some attention. I might also add, incidentally, that in the United States all conferences are open. I am answering a question put earlier by saying that every carrier or any carrier may join any conference just because it wants to, and may leave any conference. Carriers can go in and out of conferences as many times as they want to. This is simply an option they have.

[Traduction]

M. Kanuk: Je viens de lire le projet de loi C-21 et le Shipping Act de 1984, et je dois dire que le projet de loi reproduit mot pour mot certains passages de la loi américaine. À mon sens, les rédacteurs ont voulu faire comme les États-Unis, mais en mieux. Ils ont incorporé des dispositions plus strictes à certains égards. Ainsi, le projet de loi C-21 contient des dispositions à la fois sur les contrats d'exclusivité limitée et sur les mesures distinctes.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je me demande pourquoi ils nous ont répondu qu'ils avaient consulté à maintes reprises les représentants de l'industrie et des conférences.

M. Kanuk: Je l'ignore, sénateur. Toutefois, en ce qui concerne les expéditeurs—je parle ici des expéditeurs américains, mais je suppose qu'on peut en dire autant des expéditeurs canadiens—, les seuls qui peuvent consacrer du temps à ce genre de question sont ceux qui appartiennent à de grandes sociétés qui ont une place dans l'infrastructure. Or ces personnes défendent leurs intérêts, non ceux de l'ensemble des expéditeurs. C'est pourquoi j'ai mentionné dans le document que je vous ai remis qu'il a déjà été question de protéger les expéditeurs contre les monopoles, mais que cinq ou six grands expéditeurs s'y sont opposés. D'autres expéditeurs ont déclaré que c'était la première fois qu'ils voyaient quelqu'un refuser cette protection. Or les cinq ou six expéditeurs en question défendaient leurs propres intérêts.

Le sénateur Turner: À votre avis, quelles répercussions le Shipping Act de 1984 aura-t-il aux États-Unis?

M. Kanuk: Je crois qu'il faut faire quelque chose au sujet des contrats d'exclusivité limitée. Ce ne sont plus de véritables contrats. Il faut revoir toute la question.

Il faut bien comprendre qu'il y a deux forces différentes aux États-Unis. L'une d'elles est la division antitrust du département de la Justice qui considère les mesures antitrust comme une règle à laquelle il ne faut absolument pas déroger. Elle fait vraiment tout en son pouvoir pour démanteler les conférences. À mon avis, il faut modifier les dispositions sur les contrats d'exclusivité limitée et peut-être aussi celles sur les mesures distinctes.

Je crois que les États-Unis veulent offrir des choix aux expéditeurs. La Federal Maritime Commission a déjà exigé qu'une clause sur les mesures distinctes soit ajoutée à un contrat avant de donner son approbation, parce qu'il n'y avait pas de transporteur indépendant sur le marché. S'il y en avait, une telle disposition ne serait pas nécessaire. En revanche, aux États-Unis, les mesures distinctes ont toujours été prises au cas par cas et n'ont jamais été prévues dans une loi comme c'est le cas au Canada. Je crois que cela en intéressera certains. Je tiens à préciser qu'aux États-Unis, toutes les conférences sont ouvertes. Pour répondre à une question qui m'a été posée plus tôt, je dirais qu'un transporteur peut adhérer à une conférence ou cesser d'en faire partie comme bon lui semble. Les transporteurs peuvent faire l'un ou l'autre aussi souvent qu'ils le veulent. C'est un choix qu'ils peuvent exercer.

[Text]

Senator Stollery: I appreciate the latter comment because I was not clear on that. It is not difficult, then, for the carriers to go in and out of conferences freely?

Dr. Kanuk: That is the case in the United States, although I really do not know the answer for Canada.

Senator Stollery: I thank the witness for a very interesting presentation. I certainly don't think many people have an instinctive reaction in favour of monopolies or cartels. I came into this discussion knowing very little about it and having that general reaction, until I listened to the shippers. I still do not understand how, five years ago, someone could be in favour of something that has an inherent problem in it and then be opposed to it today. That sounded to me to be inconsistent. I think, Dr. Kanuk, you have explained with your experience in the United States something of that inconsistency.

Speaking for myself, one equates this conference business with IATA, to some extent, because that is the only other like organization that comes easily to mind. We all ride around in airplanes and therefore know more about airplanes than we would about ships. We do not normally ride around in container ships.

The Canadian shippers are, for the most part, carrying a lot of sulphur, coal and commodities that lend themselves to large ships and to a system which would put shippers in a good competitive position because they have a lot of cargo to ship everywhere. The smaller manufacturer, however, is less inclined to ship bulk cargo. What happens, in this containerization of the shipping business, to the small manufacturer who wants to ship 1,000 dozen work boots? He finds himself in a situation where the only way he can ship anything these days is through the use of a container, but perhaps he does not have enough cargo to ship by container. What happens in that case? What happens—because I had some experience of that, and found it was very difficult when shipping quite a lot of stuff. What is the situation?

Dr. Kanuk: He has two choices. He can ship directly with the carrier on an LCL basis—less than container load basis—and his cargo will be combined with another small shipper's; or more likely he will go to a consolidator who will sell him space and do the consolidation. Many consolidators are also non-vessel operating common carriers, which is really a hybrid group. They issue a bill of lading to the small manufacturer, and they are the carrier, supposedly. They do not own the vessel, but they are the carriers. So they issue a bill of lading and their rates are usually comparable to conference rates. They then turn around and they buy volume space from the carrier or the conference at a lower rate. In other words, they are buying wholesale and they are selling retail, and they keep the spread.

Senator Stollery: So actually the manufacturer, or the person who is exporting a relatively small cargo, would not be in much of a position to argue competitive pricing. Would that exporter be in the same situation as someone in the sulphur business who is hiring a ship?

Dr. Kanuk: He is not even in the same position as someone who sends a full container. He is grateful that there is a way, that there is someone who can handle it. Let us say that there

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Je suis heureux que vous ayez soulevé ce dernier point, parce que je n'ai pas été très clair à ce sujet. Ce va-et-vient des transporteurs se fait donc très librement?

M. Kanuk: Aux États-Unis oui, mais je ne connais pas la situation au Canada.

Le sénateur Stollery: Je remercie le témoin pour son exposé très intéressant. Selon moi, il n'y a pas beaucoup de gens qui sont, de prime abord, en faveur des monopoles ou des cartels. Je ne suis pas un spécialiste de la question et je n'opposais moi aussi aux monopoles, jusqu'à ce que j'entende le témoignage des expéditeurs. Je ne comprends toujours pas pourquoi une personne qui, il y a cinq ans, était en faveur d'une loi qui comportait un problème, peut s'y opposer aujourd'hui. Cela ne me semble pas logique. Je pense, monsieur Kanuk, que vous m'avez fourni une partie de la réponse.

Je fais un parallèle entre les conférences maritimes et l'AITA, parce que c'est la seule autre organisation semblable qui me vienne à l'esprit. Nous prenons tous l'avion, et, partant, nous en savons tous plus long sur les avions que sur les navires. En règle générale, nous ne voyageons pas à bord de navires qui transportent des conteneurs.

La plupart des expéditeurs canadiens exportent surtout du soufre, du charbon et des produits de base. Ils n'ont pas de difficulté à remplir de gros navires et occupent une position concurrentielle parce qu'ils ont beaucoup de marchandises à expédier partout dans le monde. En revanche, les petits fabricants sont moins portés à expédier des marchandises en vrac. Qu'arrive-t-il au petit fabricant qui veut expédier 1 000 douzaines de bottes de travail? À l'heure actuelle, la seule possibilité qu'il s'offre à lui consiste à les expédier par conteneur. Qu'arrive-t-il s'il ne peut pas remplir ce conteneur? J'ai déjà connu ce problème et j'ai trouvé qu'il était très difficile d'expédier des marchandises. Qu'arrive-t-il dans ce cas?

M. Kanuk: L'expéditeur a deux choix. Il peut envoyer des marchandises directement au transporteur qui les mettra dans un conteneur avec celles d'un autre petit expéditeur ou il peut s'adresser à un groupeur de fret qui se chargera de l'expédition des marchandises. Bon nombre de groupeurs sont aussi des transporteurs sans navire; ils forment un groupe hybride. Ils émettent un connaissement au petit fabricant et ils sont censés être le transporteur. Le navire ne leur appartient pas, mais ils se disent transporteurs. Ils émettent un connaissement et leurs taux sont généralement comparables à ceux des conférences. Ils achètent ensuite de l'espace auprès d'un transporteur ou d'une conférence à un taux plus bas. Autrement dit, ils achètent au prix de gros et vendent au prix de détail, ils empochent la différence.

Le sénateur Stollery: Par conséquent, le fabricant ou la personne qui n'a pas beaucoup de marchandises à expédier n'est pas en mesure de négocier un taux concurrentiel. Cet exportateur est-il dans la même situation qu'un producteur de soufre qui affrète un navire?

M. Kanuk: Sa situation ne se compare même pas à celle d'une personne qui veut expédier un conteneur plein. Il est simplement heureux d'avoir trouvé un moyen d'expédier ses mar-

[Text]

is someone with just a couple of containers. He can go to a freight forwarder. In the United States we have found that most shippers thought that freight forwarders were charging rates that were industrywide. They did not realize that they often made them up as they went along; and that is why the Federal Maritime Commission requires even forwarders to keep their charges on file, or at least to have them on their letterhead, so that shippers are aware of the fact that they are not in any way set rates, but are really what the traffic can bear.

Senator Stollery: So is there anything in Bill C-21, when all is said and done, that will be of any particular benefit to the manufacturer? Will this improve a manufacturer's ability to get any kind of advantage in trying to get a freight rate to export, or to get someone to take his goods?

Dr. Kanuk: I think the only manufacturer who might benefit, if I were talking in United States terms, would be the Fortune 100, or the Forbes 100. There is nothing in this bill that will help the small manufacturer. I see no benefit.

Senator Stollery: We talk about cartels. I started off with an unfavourable attitude toward the idea of these conferences, about which one has heard over the years; but, in fact, what we are really hearing is of a group of people who themselves represent—they are not a monopoly, but more than anyone they can control the price of bulk carriers, and that kind of thing, being shipped out of Canada.

Dr. Kanuk: I have never thought about it before, but they really are now an oligopoly. It is a small group which can really control prices. It is a very interesting way to look at it; but, as Mr. Gottshall said before, it might be more useful to have more than one shippers' council, because you have to realize that the management of a shippers' council has really to represent the most powerful members in the shippers' council.

Senator Stollery: That was clear from the group. In other words, the Toronto manufacturing sector does not appear to me to be particularly represented in the bill or by the group which, I guess, is sponsoring the bill; or by the group that is affected by the bill, which would be the conference. I think that is a defect, Mr. Chairman, since it is presented as a reform of the way in which we handle this business of ocean shipping.

Senator Thériault: Dr. Kanuk, I am pleased and grateful that you are here. But I am also intrigued. May I add that I am pleased, because if we do anything in Canada that attracts people from New York City, it may be good for us. I have two questions for you. One or more of the witnesses have said that the long-term effect of Bill C-21 could cause the loss of shipping business from Canadian ports. Do you agree with that?

Dr. Kanuk: Yes, I do, and I must say that my colleagues and friends in the United States would suggest, for that reason, that I support Bill C-21. It would be good for United States ports, I think.

[Traduction]

chandises. Prenons l'exemple d'une personne qui veut expédier des marchandises qui rempliront à peine deux conteneurs. Elle s'adresse à un transitaire. Aux États-Unis, nous avons constaté que la plupart des expéditeurs pensaient que les transitaires imposaient des taux de fret uniformes partout au pays. Ils ignoraient que ces taux étaient fixés au fur et à mesure. C'est la raison pour laquelle la Federal Maritime Commission oblige même les transitaires à conserver dans leurs dossiers les taux de fret ou, tout au moins, à les faire figurer sur leur en-tête, pour que les expéditeurs sachent bien qu'il ne s'agit pas de taux fixes, mais de taux établis en fonction du trafic.

Le sénateur Stollery: Y a-t-il des dispositions dans le projet de loi C-21 qui s'avèreront avantageuses pour le fabricant? Ce projet de loi permettra-t-il au fabricant de profiter de certains avantages lorsqu'il voudra obtenir un taux de fret ou demander à quelqu'un d'expédier ses marchandises?

M. Kanuk: À mon avis, les seuls fabricants que de telles dispositions pourraient avantager sont ceux qui, si nous étions aux États-Unis, font partie de la liste Fortune 100 ou Forbes 100. Il n'y a rien dans ce projet de loi qui aidera le petit fabricant.

Le sénateur Stollery: Parlons maintenant des cartels. Au début, je ne voyais pas d'un bon œil ces conférences, dont on a entendu parler au fil des ans. Toutefois, il s'agit en réalité d'un groupe de personnes qui sont des représentants—elles ne forment pas un monopole, mais elles peuvent contrôler le taux de fret des marchandises en vrac et d'autres marchandises destinées à l'exportation.

M. Kanuk: Je n'ai pas réfléchi à la question, mais ces personnes forment maintenant un oligopole. Il s'agit d'un groupe restreint qui peut contrôler les prix. C'est une façon très intéressante de voir les choses. Toutefois, comme M. Gottshall l'a fait remarquer, il serait peut-être bon de créer d'autres conseils d'expéditeurs parce qu'il faut bien comprendre que la direction d'un tel conseil défend en réalité les intérêts de ses membres les plus puissants.

Le sénateur Stollery: Nous avons pu le constater. Autrement dit, les intérêts du secteur manufacturier de Toronto ne me semblent pas très bien défendus dans le projet de loi, ni par le groupe qui, je présume, parraine le projet de loi, ni par le groupe qui est visé par le projet de loi, c'est-à-dire les conférences. Je crois que c'est un défaut, monsieur le président, parce qu'on présente le projet de loi comme une réforme de la façon dont les transporteurs maritimes font affaire.

Le sénateur Thériault: Monsieur Kanuk, je vous remercie infiniment d'être venu ici aujourd'hui. Il y a cependant quelque chose qui m'intrigue. Permettez-moi d'ajouter que votre présence me réjouit, parce que si nous faisons quelque chose au Canada qui attire des gens de la ville de New York, cela peut être bon pour nous. J'ai deux questions à vous poser. Selon certains témoins, le projet de loi C-21 pourrait, à long terme, désavantager les ports canadiens. Partagez-vous cette opinion?

M. Kanuk: Je suis de cet avis, et je dois dire que mes collègues et amis américains voudraient, pour cette même raison, que j'appuie le projet de loi C-21. Ce projet de loi aurait d'heureuses conséquences pour les ports américains.

[Text]

Senator Thériault: Having answered that question, may I ask why you are here?

Dr. Kanuk: I am here really as an academician. I made the point that I have no vested interest. One of the requirements of the Federal Maritime Commission was that we made flag blind decisions. I made many decisions which, as an American, I may not have supported. I am here because, frankly, I read Bill C-21 and I asked myself: "Why don't the Canadians at least wait until the review process is finished? It is being done for them." The Federal Maritime Commission held a mid-term review of the Shipping Act last June, and the Containerization Institute, of which I mentioned I was chairman, held one in January in New York and will be holding another one in June in Los Angeles. It is important, on the basis of experience, to have experiences aired for the review process, which is required within five years. There are a number of major questions which the statute requires should be considered in the review process. That was my first thought: "Why not wait until the next review process is finished?" I do understand that some bill has to be enacted because of the fact that your 1984 act expired; but I do not know why you would want to put in these provisions before the review process is finished.

Senator Thériault: You have gone to the trouble of coming here to make your views known to Canadians. From what you have said, you do not see much good in this measure and you oppose it for professional reasons and as an American. If you were a Canadian, would you feel the same way?

Dr. Kanuk: If I were a Canadian, I suspect that I would not have the experience that I have as an American.

Senator Thériault: Let us say, if you were a professional Canadian in the same business you are in now.

Dr. Kanuk: I would still oppose it.

Senator Thériault: Still oppose it?

Dr. Kanuk: I would oppose it.

Senator Thériault: You agree that Bill C-21 may cause Canadian ports to lose business to American ports. If you were a Canadian and could see that point, would you not oppose this measure more strongly?

Dr. Kanuk: I must stress the fact that as an academician, I am trained to look at things objectively. I am not here as an American, a Canadian or as a port advocate, although I have advised individual ports on occasion. I am not here on a diversion factor. I am here reacting to the provisions of Bill C-21.

The Chairman: Dr. Kanuk, it is my privilege and pleasure to thank you for your very interesting submission and for the quality of your answers to questions put to you.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le sénateur Thériault: Pouvez-vous alors me dire pourquoi vous êtes ici aujourd'hui?

M. Kanuk: Je suis ici en tant qu'universitaire. Comme je l'ai dit au début, je n'ai aucun intérêt dans ce secteur d'activité. Pour être membre de la Federal Maritime Commission, il faut être prêt à prendre des décisions sans égard à la nationalité. J'ai pris beaucoup de décisions que je n'aurais peut-être pas approuvées en tant qu'Américain. J'ai pris connaissance du projet de loi C-21 et je me suis demandé pourquoi le Canada n'attendait pas que prenne fin l'examen que nous sommes en train de faire aux États-Unis. La Federal Maritime Commission s'est réunie en juin dernier pour faire le point sur la question, et le *Containerization Institute* dont je suis le président s'est réuni en janvier dernier à New York et se réunira de nouveau en juin prochain à Los Angeles. Il est important de faire connaître les expériences vécues pour le processus d'examen qui doit être terminé dans un délai de cinq ans. En vertu des dispositions de la loi, il y a beaucoup de questions importantes qui doivent être étudiées au cours du processus d'examen. Je me suis demandé pourquoi vous n'attendiez pas que l'examen en cours soit terminé. Je sais que vous devez adopter un projet de loi parce que la Loi de 1984 est venue à expiration. Je me demande toutefois pourquoi vous n'attendez pas que nous ayons terminé notre examen avant d'adopter ces dispositions.

Le sénateur Thériault: Vous vous êtes donné la peine de venir ici pour faire connaître votre opinion aux Canadiens. D'après ce que vous avez dit, ce projet de loi ne contient rien de bon et vous vous y opposez pour des raisons professionnelles ainsi qu'en tant qu'Américain. Si vous étiez un Canadien, seriez-vous du même avis?

M. Kanuk: Si j'étais un Canadien, je pense que je n'aurais pas la même expérience.

Le sénateur Thériault: Si vous étiez un spécialiste canadien de la question, seriez-vous du même avis?

M. Kanuk: Je m'opposerais quand même au projet de loi.

Le sénateur Thériault: Quand même?

M. Kanuk: Je m'y opposerais.

Le sénateur Thériault: Vous admettez que ce projet de loi pourrait ralentir l'activité des ports canadiens au profit des ports américains. Si vous étiez un Canadien conscient de cette réalité, ne vous y opposeriez-vous pas plus vivement?

M. Kanuk: Je tiens à insister sur le fait qu'en tant qu'universitaire, j'ai l'habitude d'examiner les choses objectivement. Je ne suis pas ici comme américain, canadien ou représentant des intérêts des ports canadiens, même si j'ai déjà fourni des conseils à des autorités portuaires. Je suis ici pour me prononcer sur le contenu du projet de loi C-21.

Le président: M. Kanuk, je vous remercie beaucoup d'avoir répondu à nos questions avec autant de clarté. Votre exposé était aussi très intéressant.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Shippers' Council:

Mr. Alan. H. Hall, Chairman and representing the
Canadian Manufacturers' Association;

Mr. J. D. Moore, Secretary and Secretary of the Canadian
Exporters' Association.

*From the Associated Conferences Secretariat and Trans-
pacific Westbound Rate Agreement:*

Mr. Ron Gottshall.

From the University of Montréal, (H.E.C.):

Mr. Gunnar Sletmo, Professor.

From the U.S. Federal Maritime Commission:

Dr. Leslie Kanuk, Former Chairman.

Du Conseil des expéditeurs canadiens:

M. Alan H. Hall, président et représentant de l'Association
des manufacturiers canadiens;

M. J. D. Moore, secrétaire et secrétaire de l'Association
canadienne d'exportation.

*De «Associated Conferences Secretariat and Transpacific
Westbound Rate Agreement»:*

M. Ron Gottshall.

De l'Université de Montréal (HÉC):

M. Gunnar Sletmo, professeur.

De «U.S. Federal Maritime Commission»:

M^{me} Leslie Kanuk, ex-présidente.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on the*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 5, 1987

Le mardi 5 mai 1987

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Third proceedings on:

Troisième fascicule concernant:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(or Doody)
*MacEachen	Spivak
(or Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(ou Doody)
*MacEachen	Spivak
(ou Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(<i>Cap-Breton</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain ship-
ping conference practices from the provisions of the Com-
petition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption
Act, 1979 and to amend other Acts in consequence
thereof, in advance of the said Bill coming before the Sen-
ate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre
1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application de la Loi sur la con-
currence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des modifications cor-
rélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit sou-
mis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDING

TUESDAY, MAY 5, 1987
(12)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, president.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams Bell, Langlois, MacDonald (*Halifax*), MacDonald (*Cape Breton*), Muir, Stollery, Thériault and Turner. (9)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Counsel.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Canada United Kingdom Freight Conference and from the Canadian North Atlantic Freight Conference:

Mr. Harvey Romoff, Chairman of Canadian Pacific Ships.

From the Canadian Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference:

Mr. Peter Earlam, Chairman of the North Atlantic Freight Conference.

From the Canadian Retail Shippers' Association:

Mr. Doug Stewart, General Manager;

Mr. D.W. McCalden, General Manager, National Distribution for Sears Canada; and

Mr. Bill Clarke, Director of Distribution for Hudson's Bay Company.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Romoff made a statement and answered questions.

Mr. Earlam made a statement and answered questions.

Mr. Stewart made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

The Honourable Senator Turner moved—

That the list of members of the Canadian Retail Shippers' Association be distributed on a confidential basis to the Committee members.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Adams moved—

That the meeting adjourn to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 5 MAI 1987
(12)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bell, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Stollery, Thériault et Turner. (9)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De «Canada United Kingdom Freight Conference» et «Canadian North Atlantic Freight Conference»:

M. Harvey Romoff, président du «Canadian Pacific Ships».

De «Canadian Continental Eastbound Freight Conference» et «Continental Canadian Westbound Freight Conference»:

M. Peter Earlam, président de «North Atlantic Freight Conference».

De «Canadian Retail Shippers' Association»:

M. Doug Stewart, directeur général;

M. D.W. McCalden, directeur général, distribution nationale pour Sears Canada; et

M. Bill Clarke, directeur de la distribution pour la compagnie de la baie d'Hudson.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Romoff fait une déclaration et répond aux questions.

M. Earlam fait une déclaration et répond aux questions.

M. Stewart fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur Turner propose

Que la liste des membres de la «Canadian Retail Shippers' Association» soit remise aux membres sous le sceau de la confidentialité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

And the question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

At 11:45 o'clock a.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle
convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 5, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to examine the subject matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have appearing before us Mr. Harvey Romoff, of the Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference, and Mr. Peter Earlam, Canadian Continental Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference. I would suggest that the two witnesses, who represent similar groups, should sit together. We will hear first from Mr. Romoff and then from Mr. Earlam. A period of questions will follow their opening statement.

Mr. Harvey Romoff, Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference: Thank you, Mr. Chairman. I very much appreciate the opportunity of being here this morning and appearing before this committee. I am Chairman and CEO of Canadian Pacific Ships and also Chairman of Canada Maritime Limited, a member of the North Atlantic Conferences. In addition I am chairman of the committee formed by these conferences to deal with this issue. I am a Montrealer by birth and a graduate of McGill University. I have lived in London for some six years. Prior to that I was employed by Canadian Pacific for some 21 years in Montreal in a variety of positions.

I have been following the progress of this legislation since 1982, when the CTC first began its inquiries into the amendments to be made to the act when it expired in 1984. It is now the middle of 1987, which itself is a worthwhile comment about the efficacy of sunset legislation applied to the statute. Five years of continuous investigation is a long time. But that is not the major thrust of my statement.

I would not wish to take up the committee's time by dealing at length with the historical and economic background of the conference system, but it is my belief that there is common ground between all concerned—on the side of industry, government and carriers—that the conference system has a positive role to play in the complex structure of international shipping. Certainly that is the view of all of the world's trading nations. But I would say, based on my own personal experience, that the conferences serving the North Atlantic have provided, and do provide right now, a superior level of service, giving shippers a broad choice of carriers and ports, and dependability and reliability. I have yet to hear our conferences criticized or challenged on account of service, dependability and choice.

Also I would say that my experience, for the past six years in western Europe, with the conference system—which is totally unregulated, with not even conference agreements having to be filed with public bodies—leads me to conclude that

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 5 mai 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur du projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons avec nous ce matin M. Harvey Romoff, de la Canada United Kingdom Freight Conference et de la Canadian North Atlantic Freight Conference, et M. Peter Earlam, de la Canadian Continental Eastbound Freight Conference et de la Continental Canadian Westbound Freight Conference. Je suggérerais aux deux témoins, qui représentent des groupes similaires, de s'asseoir ensemble. Nous entendrons tout d'abord M. Romoff, puis M. Earlam. Leurs déclarations préliminaires seront suivies d'une période de questions.

M. Harvey Romoff, Canada United Kingdom Freight Conference et Canadian North Atlantic Freight Conference: Merci, monsieur le président, je suis très heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous ce matin. Je suis président de directeur général de Canadian Pacific Ships et président de Canada Maritime Limited, qui est membre des conférences de l'Atlantique Nord. Je suis également président du comité constitué par ces conférences pour étudier cette question. Je suis né à Montréal et je suis diplômé de l'Université McGill. J'ai vécu à Londres pendant six ans environ. Auparavant, j'ai occupé divers postes au Canadien Pacifique, à Montréal, pendant 21 ans.

Je suis ce dossier depuis 1982, au moment où la CCT a commencé à étudier les modifications à apporter à la Loi lorsqu'elle arriverait à échéance, en 1984. Nous sommes maintenant au milieu de 1987; je n'ai pas besoin d'en dire plus long sur l'efficacité des dispositions de temporisation contenues dans la Loi. Cinq ans d'étude continue, c'est long. Mais ce n'est pas là l'essentiel de ma déclaration.

Je ne voudrais pas abuser du temps du Comité en décrivant longuement l'historique et la structure économique du système de conférences, mais je crois que tous les intéressés—qu'ils se trouvent du côté de l'industrie, du gouvernement ou des transporteurs—estiment que ce système occupe une place importante dans la structure complexe du transport maritime international. Toutes les grandes nations commerçantes du monde partagent certainement ce point de vue. Cependant, d'après mon expérience personnelle, je tiens à affirmer que les conférences desservant l'Atlantique Nord ont permis—et permettent encore—d'assurer d'excellents services en donnant aux expéditeurs un grand choix de transporteurs et de ports, ainsi qu'une garantie de fiabilité. Je n'ai jamais entendu personne critiquer nos conférences ou les remettre en question pour des raisons de service, de fiabilité ou de choix.

En outre, selon ma propre expérience pendant les six ans que j'ai passés en Europe de l'Ouest, où le système de conférences est totalement déréglementé (les accords intra-conférences n'ayant même pas à y être enregistrés auprès d'organismes

[Text]

even this very liberal system is quite satisfactory and works to the satisfaction of the users.

But I wish to deal with several specific issues in some depth. The first deals with the common misconception that conferences have enormous market power, that they ride roughshod over shippers, and that they arbitrarily impose their will with no consideration for the customer. That has been said on more than one occasion. It is totally wrong and not in the least the way in which the world works.

There are very real limitations on conference market power. The first is the ability of independent operators to start up their own businesses, with almost no investment or commitment, and offer fully competitive services. I have called this device, "rent-a-business", and there are many skillful practitioners of "rent-a-business" in this world.

For example, there is a new non-conference carrier called "Senator Lines", which is just beginning service this week. That is not meant to be a pun, but I have to laugh. It is a new shipping line, owned and based in western Germany, with minimal capital, and with only 35 full-time employees. It is chartering in fully-manned containerships on three- or six-month charter terms, leasing containers, and employing agents around the world. Its only investment is in furniture and pre-opening costs. Yet it will be competing by the end of this month in all three of the world's major trade routes: trans-Atlantic, trans-Pacific, and Europe to the Far East—competing with all the long-established major shipping companies. Of course, the risks in this kind of venture are extremely large: no capital, major commitments. Several years ago in the Montreal-North Atlantic trade a venture by the name of Chase tried exactly this, and in the end went bankrupt and left many unhappy creditors in Canada.

The second major limitation upon the market power of conferences in this country is the availability of American ports as shipping options. The economic geography of Canada is very well known, with the concentration of people and industry very close to the American border. Ocean carriers serving U.S. ports find Canada a very attractive hinterland. In our trade, trans-Atlantic, all of the Toronto-Windsor corridor is very much subject to very intense competition through the Ports of New York and Baltimore. I would guarantee at this moment that cargo is being taken from Ottawa and Montreal to New York and Baltimore. There would be much more if not for very satisfactory conference services.

The third factor to bear in mind is the very commercial character of the conferences. The shipping lines are all privately owned companies, and believe me, it is not in their commercial advantage to restrict or limit trade by capricious com-

[Traduction]

publics), je dois conclure que même ce système, très libéral, est tout à fait satisfaisant pour les usagers.

Je voudrais cependant m'attarder sur certains points précis. Le premier porte sur la fausse impression, très répandue, que les conférences ont un immense pouvoir, qu'elles mènent les expéditeurs par le bout du nez et qu'elles imposent arbitrairement leurs volontés sans considération pour les clients. Cela a été dit à plus d'une reprise mais c'est tout à fait faux; le système ne fonctionne absolument pas de cette façon.

Le pouvoir des conférences est limité par des contraintes très réelles. Tout d'abord, des entreprises indépendantes peuvent très bien monter leur propre affaire, sans investissement ni engagement, ou presque, et offrir des services pleinement concurrentiels. J'ai appelé cette méthode la «location d'entreprises», et il existe en ce bas monde beaucoup d'entrepreneurs qui la pratiquent avec succès.

Par exemple, un nouveau transporteur indépendant vient d'entrer en service cette semaine, sous le nom de «Senator Lines». Cela n'est pas un jeu de mots, mais je dois en rire. C'est une nouvelle ligne de transport maritime, appartenant à des intérêts ouest allemands et basée en Allemagne de l'Ouest, qui possède un capital minime et seulement 35 employés à plein temps. Cette entreprise nolis des porte-conteneurs avec équipage complet pour des périodes de trois ou six mois, loue des conteneurs et a recours à des agents dans le monde entier. Ses seuls investissements résident dans l'ameublement et les frais de démarrage. Pourtant, d'ici la fin du mois, cette entreprise fera concurrence à toutes les grandes compagnies de transport maritime établies depuis longtemps sur les trois principales routes commerciales du monde: le commerce trans atlantique, le commerce transpacifique et le commerce entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Bien sûr, ce genre d'entreprise comporte des risques extrêmement élevés: il n'y a pas de capital, mais des engagements considérables. Il y a plusieurs années, une entreprise du nom de Chase a essayé d'appliquer cette même formule sur la route Montréal-Atlantique Nord et s'est retrouvée en faillite, ce qui a laissé au Canada bon nombre de créanciers mécontents.

La possibilité d'expédier des marchandises à partir de ports américains constitue la seconde contrainte importante qui limite le pouvoir des conférences sur le marché canadien. Tout le monde connaît très bien la géographie économique du Canada, où la population et l'industrie sont concentrées tout près de la frontière américaine. Les transporteurs maritimes qui desservent des ports américains trouvent que le Canada constitue un arrière-pays très intéressant. Dans notre domaine, celui du transport transatlantique, tout le corridor Toronto-Windsor est en concurrence très vive avec les ports de New York et de Baltimore. Je peux vous garantir que, en ce moment même, des marchandises transitent d'Ottawa et Montréal vers New York et Baltimore. Il y en aurait encore plus si ce n'était des services très satisfaisants qu'offrent les conférences.

Le troisième facteur dont il faut tenir compte, c'est le caractère tout à fait commercial des conférences. Les compagnies maritimes sont toutes privées et, croyez-moi, il n'est pas dans leur avantage, commercialement, de limiter le commerce par

[Text]

mercial practices. There is nothing that I can imagine has less value than an empty container slot abroad a ship the moment the ship sails. We are in business to make a profit and not to play ships.

I should say a few words about the history of the North Atlantic Conferences over the past five years. In 1983, all of the carriers on the Atlantic suffered enormous losses. Those losses totalled several hundred million dollars. Our company itself lost over \$30 million. This was the direct result of certain ill-timed capacity expansions and a weak marketplace.

As a direct result of those losses, certain major upheavals took place. In the Canadian North Atlantic trade, CAST, the largest independent carrier, was taken over by its bankers, restructured, and joined the conference. Sofati, another major independent carrier, disappeared. My company, CP Ships and Dart Canada merged their trades into a joint venture, Canada Maritime.

In the first months of 1984, the conferences, as reconstituted, then controlled 100 per cent of the traffic on the North Atlantic. The word "controlled" is a strange word; they controlled the traffic because the rates were so low that there was no competition. Rates did recover somewhat after reconstitution, but not to the pre-1983 levels.

In mid-1987, three and a half years later, several things took place. The North Atlantic Conferences now move less than two-thirds of the trade on the Atlantic, the remainder being moved by a large number of non-conference carriers, including state-owned Russian and Polish shipping companies.

Vis-à-vis the exporters from Canada, the levels of rates they are paying are back to the very low 1983 levels. The east-bound tariff levels are now roughly 50 per cent of the west-bound tariff. If the conference carriers were forced to move all of their cargo at the level of eastbound rates, they would all be bankrupt. The low level of the eastbound rate is the direct result of weak volume, of the nature of the trade and the need to move back empty equipment. The exporter from Canada is benefiting from the best deal one can imagine on the North Atlantic, and has for some time. This does not strike me as the workings of a cartel that is monopolistic, but rather that this is a very market-responsive organization.

The second issue I should like to deal with is a comparison between the United States and Canada. In the world of shipping, there is *de facto* free trade arrangement in North America which very much benefits Canada. By that I mean carriers calling at ports in Canada carry substantial amounts of U.S. cargo. Those calling at the port of Halifax also call at U.S. east coast sea ports. Those calling at Montreal carry very large amounts of U.S. mid-west cargo. Canada is very much a part of the North American entity and cannot exist by itself.

[Traduction]

des pratiques capricieuses. Il n'y a rien selon moi qui ait moins de valeur qu'une place de conteneur vide, à bord d'un navire qui quitte le port. Nous sommes en affaires pour faire des profits et non pour jouer aux petits bateaux.

Je voudrais dire quelques mots sur l'histoire des conférences de l'Atlantique Nord au cours des cinq dernières années. En 1983, tous les transporteurs de l'Atlantique ont connu des pertes énormes, qui s'élevaient à plusieurs centaines de millions de dollars; notre compagnie a elle-même perdu plus de 30 millions. Cette situation découlait directement de l'expansion de certaines entreprises, bien mal à propos, et de la faiblesse des marchés.

Ces pertes ont donc donné lieu à de grands bouleversements. Le plus important transporteur indépendant canadien dans l'Atlantique Nord, CAST, a été pris en main par ses banquiers, restructuré, et intégré à la conférence. Dofati, un autre grand transporteur indépendant, a disparu. Ma compagnie, CP Ships, a fusionné avec Dart Canada pour former Canada Maritime.

Au cours des premiers mois de 1984, les conférences, ainsi reconstituées, avaient la mainmise sur 100 p. 100 du transport maritime dans l'Atlantique-Nord. Le mot «mainmise» est peut-être un peu étrange; je veux dire par là que les taux étaient tellement bas qu'il n'y avait en fait aucune concurrence. Les taux se sont relevés quelque peu, après la reconstitution des conférences mais ils n'ont jamais atteint leurs niveaux d'avant 1983.

Au milieu de 1987, trois ans et demi plus tard, il est passé beaucoup d'eau sous les ponts. Les conférences de l'Atlantique Nord assurent maintenant moins des deux tiers du transport dans l'Atlantique, le reste revenant à de nombreux transporteurs qui ne font partie d'aucune conférence, y compris des compagnies maritimes russes et polonaises appartenant à l'État.

En ce qui concerne les exportateurs transportant des marchandises venant du Canada, les taux qu'ils paient sont revenus aux niveaux très bas de 1983. Les taux pour le transport de marchandises vers l'est sont maintenant d'environ 50 p. 100 inférieurs à ceux qui s'appliquent au transport vers l'ouest. Si les membres des conférences devaient transporter toutes leurs marchandises au taux du transport vers l'est, ils feraient tous faillite. Ces taux très bas résultent directement du faible volume de marchandises de la nature même du trafic et de la nécessité de revenir avec des navires vides. Les exportateurs de marchandises venant du Canada profitent depuis un certain temps d'un des meilleurs prix possibles dans l'Atlantique Nord. Il ne s'agit pas là selon moi d'un cartel exerçant un monopole, mais plutôt d'une structure qui répond très bien aux pressions du marché.

J'aimerais maintenant faire une comparaison entre les États-Unis et le Canada. Dans le monde du transport maritime, il existe dans les faits une entente libre-échange entre les pays nord-américains, qui profite beaucoup au Canada. Autrement dit, les transporteurs qui font escale dans des ports canadiens transportent de grandes quantités de marchandises américaines. Ceux qui s'arrêtent au port d'Halifax vont également dans les ports de la côte est des États-Unis. Ceux qui vont à Montréal transportent beaucoup de fret du Midwest améri-

[Text]

For many years, the U.S. transportation regulatory system was much more restrictive than that in Canada. Indeed, this was one reason Montreal-based carriers could make inroads into U.S. cargo. For many years, the tradition of regulation in Canada was much more pragmatic than that in the United States, and was much closer to the European tradition than to the trust-busting American tradition.

In 1984 the U.S.A. enacted new shipping legislation. This moved the U.S. some way towards a hands-off, more pragmatic European approach. Essentially, the 1984 legislation in the United States was based on a trade-off between conflicting interests to maintain a balance: on the one hand, a much more clearly defined and strengthened anti-trust exemption was enacted, and a much clearer and less legalistic system of regulation put in place; on the other hand, service contracts and mandatory independent action were introduced for the first time.

It is very important to understand that Bill C-21, which is before this committee—insofar as it takes on new ground in Canada—is based upon the 1984 American statute. In my view, Bill C-21 is not a response to any groundswell of public opinion in this country to a strong feeling that the existing statute is not working well and requires overhaul; Bill C-21 is before this committee because of the sunset clause in the existing legislation, which requires new legislation, and therefore it is convenient to incorporate the innovations from the U.S. into this new statute.

But in a few important ways the proposals contained in Bill C-21 go substantially beyond the U.S. enactments. The implication of this, it would appear, is that the U.S. compromise between interests of shippers and carriers should be altered, in the context of Canada, to further favour shippers. One could go further and say that Bill C-21 gives the shippers the plums of the U.S. 1984 legislation but gives nothing to the carriers except the sour grapes.

It strikes me that this is a short-sighted compromise. Also, it is exactly backwards, because even without this statute, shippers in Canada now have major advantages over their American counterparts. First of all, a much larger portion of Canada's trade is neo-bulk; that is, semi-manufactured products such as pulp, newsprint and metals. They can be moved in specifically dedicated ships, as opposed to the multi-purpose container ships. This option the Americans do not have to the same extent.

In Canada there is also a much greater concentration of industry in that there is a very small number of major companies in the export business. These companies, I would suggest already do well and do not need the assistance of this legislation.

[Traduction]

cain. Le Canada fait partie intégrante de l'Amérique du Nord et ne peut survivre seul.

Depuis bien des années, le régime de réglementation des transports a été beaucoup plus restrictif aux États-Unis qu'au Canada. En fait, c'est une des raisons pour lesquelles les transporteurs basés à Montréal pouvaient hériter de marchandises américaines. Pendant de longues années, la réglementation canadienne a été beaucoup plus pragmatique que celle des États-Unis et beaucoup plus proche de la tradition européenne que de la tradition américaine de lutte contre les trusts.

Les États-Unis ont cependant adopté en 1984 une nouvelle loi sur le transport maritime, qui les a rapprochés quelque peu des Européens, plus pragmatiques et moins interventionnistes. En gros, la loi adoptée en 1984 aux États-Unis est fondée sur un équilibre entre intérêts opposés: d'une part, elle contient des mesures de dérogation aux lois anti-trusts beaucoup mieux définies et plus strictes, et prévoit la mise en place d'un régime réglementaire plus clair et moins légaliste; d'autre part, les contrats d'exclusivité limitée et les mesures distinctes y sont autorisés pour la première fois.

Il est très important de comprendre que le projet de loi C-21 qui a été soumis au Comité—ou du moins ceux de ses éléments qui constituent une nouveauté pour le Canada—s'inspire de la loi américaine de 1984. D'après moi, le projet de loi C-21 n'a pas été élaboré en réponse à un courant d'opinion, au Canada, selon lequel la loi actuelle ne fonctionnerait pas bien et devrait être révisée; il n'a été soumis au Comité que parce que la loi actuelle contient une disposition de temporisation qui exige l'adoption d'une nouvelle loi et que, par conséquent, il est pratique d'incorporer dans cette nouvelle loi les innovations adoptées aux États-Unis.

Cependant, par quelques aspects importants, les propositions contenues dans le projet de loi C-21 dépassent considérablement les dispositions américaines. Il semblerait donc que l'équilibre établi aux États-Unis entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs serait modifié, pour favoriser encore davantage les expéditeurs. On pourrait même aller plus loin en disant que le projet de loi C-21 donne aux expéditeurs toutes les roses contenues dans la loi américaine de 1984, ne laissant pour les transporteurs que les épines.

Il s'agit là, d'après moi, d'un grave manque de clairvoyance. Par ailleurs, c'est vraiment un pas en arrière parce que, même sans cette loi, les transporteurs canadiens possèdent déjà des avantages importants sur leurs homologues américains. Premièrement, le commerce canadien se compose en grande partie de marchandises en quasi-vrac, c'est-à-dire de produits semi-manufacturés comme la pâte à papier, le papier journal et les métaux. Ces marchandises peuvent être transportées dans des navires spécialisés, par opposition aux navires porte-conteneurs qui servent à de nombreuses fins. Les Américains n'ont pas cette possibilité dans la même mesure.

En outre, l'industrie est beaucoup plus concentrée au Canada, en ce sens qu'il y existe très peu de grandes compagnies d'exportation. Ces compagnies, d'après moi, se tirent déjà très bien d'affaire et n'ont pas besoin de l'aide de ce projet de loi.

[Text]

Finally, in comparing both countries, I would say that there is one factor that has always favoured the American situation *vis-à-vis* shippers. In the United States, all carriers, since 1916, be they conference or non-conference, must publish all of their tariffs by law. In Canada, only conference carriers publish rates. The shipper is able, and has been for many, many years, to strike private deals with non-conference carriers, which are not revealed, not published and known only to him and the shipping company. He cannot do that in the United States and never could.

In my view, merely to copy the U.S. act and introduce mandatory independent action and service contracts will put the Canadian shippers in a much preferred position than their U.S. counterparts. But Bill C-21 goes much further than the American statute in two important ways. First of all, it provides for confidential service contracts. The key word is "confidential". In the U.S., service contracts are not confidential. Their essential terms must be made public, including rates. Secondly, Bill C-21 does not allow conferences the right to establish and enforce terms and conditions respecting the employment of service contracts. Rather, in Bill C-21, a conference member will have the right on very short notice to abrogate the terms of his agreement and to take independent action on service contracts. It is important to understand very clearly what is involved.

On the one hand we are told that there is a desire to preserve the conference system. That is good and well, but on a practical basis a system is being established which has within it the germs to destroy the conference system, because it is a contradiction in terms to have a conference, an association of like-minded members, sitting around the table while one member can strike a private deal with a customer confidentially. That is just not maintainable on a long-term basis and can only lead to the destruction of the conference system. If that is the goal, one should say so.

Picture, on the other hand, another scenario. In Canada, some 10 or 15 major exporters control a substantial portion of the export trade. If, under Bill C-21 as drafted, any one line came to an understanding with a small number of these major companies privately and made a private deal on confidential service contracts, and if two or three other lines followed behind and did similar deals, within a couple of days you would find all of the important shippers tied up under long-term confidential service contracts. The result would be no conference and a very much reduced service to ports in Canada. This would not upset those shippers who made those deals; it would not upset those lines that made the deals, but it would certainly upset everybody else, the other carriers, and, more importantly, the large number of small shippers who found that their service was being reduced, their choices being restricted, because of this quick tying up of the major customers.

If a conference member feels very strongly that he must make confidential service contracts with his customers, nobody

[Traduction]

Enfin, toujours pour comparer les deux pays, je dirais qu'il existe un seul facteur qui a toujours été favorable aux expéditeurs américains. Aux États-Unis, la loi oblige depuis 1916 tous les transporteurs, qu'ils appartiennent ou non à une conférence, à publier tous leurs tarifs. Au Canada, seuls les membres des conférences doivent le faire. Les expéditeurs peuvent donc, depuis bien des années, conclure des transactions privées avec les transporteurs indépendants. Ces transactions sont confidentielles; elles ne sont publiées nulle part et sont connues seulement de l'expéditeur et de la compagnie maritime. Cela n'est pas possible aux États-Unis, et ne l'a jamais été.

À mon avis, si l'on se contente de copier la loi américaine en autorisant les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée, les expéditeurs canadiens se retrouveront dans une position beaucoup plus intéressante que leurs homologues américains. Cependant, le projet de loi C-21 va beaucoup plus loin que la loi américaine, par deux aspects importants. Premièrement, il prévoit la possibilité de contrats confidentiels d'exclusivité limitée. Le mot qu'il faut retenir ici, c'est «confidentiel». Aux États-Unis, les contrats d'exclusivité limitée ne sont pas confidentiels; leurs conditions générales doivent être rendues publiques, y compris les taux fixés. Deuxièmement, le projet de loi C-21 ne permet pas aux conférences d'établir les conditions d'application des contrats d'exclusivité limitée. Au contraire, en vertu du projet de loi C-21, un membre d'une conférence aurait le droit, à très peu de préavis, de modifier les termes d'un accord qui le lie et de prendre des mesures distinctes au sujet de contrats d'exclusivité limitée. Il est important de comprendre très clairement ce que cela veut dire.

D'une part, on nous dit qu'on veut conserver le système de conférences. C'est bien beau, mais, en pratique, on met sur pied un système qui possède tous les éléments nécessaires pour détruire ce système; en effet, on ne peut pas vraiment parler de conférence, c'est-à-dire d'une association de membres assis autour d'une même table et partageant les mêmes vues, alors qu'un de ces membres peut conclure avec un client un accord confidentiel. Cela n'est tout simplement pas possible à long terme, et cela ne peut mener qu'à la destruction du système de conférences. Si c'est le but recherché, il faudrait le dire.

Voyons d'autre part un autre scénario. Au Canada, une dizaine ou une quinzaine de grands exportateurs assurent à eux seuls une large part du commerce des exportations. Supposons donc que, en vertu du projet de loi C-21 tel qu'il est rédigé, un transporteur conclue avec quelques-unes de ces grandes entreprises des contrats confidentiels d'exclusivité limitée, et que deux ou trois autres transporteurs fassent de même. Après quelques jours seulement, tous les grands expéditeurs seraient liés par des contrats confidentiels d'exclusivité limitée à long terme. Résultat, il n'y aurait plus de conférence, et les services aux ports canadiens seraient considérablement réduits. Cette situation ne nuirait pas aux expéditeurs qui ont fait ces transactions, mais serait certainement néfaste pour les autres transporteurs et, surtout, pour les nombreux petits expéditeurs qui ne disposeraient plus que de services et de choix restreints en raison de tous ces contrats conclus rapidement par les principaux clients.

Si un membre d'une conférence juge qu'il doit absolument conclure avec ses clients des contrats confidentiels d'exclusivité

[Text]

can stop him. But he should simply resign from the conference, trade as an independent and treat all of his rates as confidential. This is not bad; he is certainly able to do this and no one prevents him. But if he wants to remain a conference member, he should abide by its terms. It strikes me that this aspect of the legislation holds in it the formula to destroy the conference system.

In summary, it is our submission that the passage of Bill C-21 in its present form would be bad law and would not be in the public interest. It will lead to the destruction of the conference system, contrary to the avowed intentions. It would seriously damage the business of Canada's ports and maritime service industries and would damage, not help, the vast majority of shippers. It would make the Canadian climate for conferences the most inimical in the world, and all of this in the context of the present law, which is working well, with no obvious need or pressure for change. We have great trouble in understanding the logic of this. We would, therefore, respectfully urge this honourable committee to recommend that the bill be studied further and that appropriate amendments be introduced before its enactment.

The Chairman: I will now call upon Mr. Peter Earlam to make his opening statement.

Mr. Peter F. Earlam, Chairman, North Atlantic Freight Conferences: Mr. Chairman, honourable senators, I am Chairman of the Owners Committee of the conferences referred to in the conference brief as the North Atlantic Conferences. I have held this position for two years, prior to which I was Chairman of the U.K. West Africa Lines Conference for 10 years. Before that, I had 20 years' experience in all aspects of liner shipping in the West African trade.

It may be of interest to note that from 1979 to 1983 I was Chairman of the Inter-Conference Working Party, which is a body comprising the senior representatives of most major European based conferences. As its Chairman, I had a major part to play in influencing general conference policies. Although an Englishman with a University of Cambridge degree, I see myself as an international with many contacts worldwide in the shipping business.

I do not believe that I should take up the committee's time by repeating what has been said in our submission or by going over the same ground as that which Mr. Romoff has so adequately covered. However, perhaps it might be useful if I highlighted a few additional points, which it is my hope that the committee will find relevant.

The conferences have their own office and Eastbound Conference Chairman in Montreal. In that office there is a small staff. The lines in the remainder of Canada have well over 500 direct employees—Canadians doing work for Canada. In addition, there are many involved in directly related activities such as stevedoring, warehousing and forwarding—producing work and revenue for Canada.

[Traduction]

limitée, personne ne peut l'en empêcher. Il devrait cependant se retirer de la conférence, travailler en indépendant et garder tous ses taux confidentiels. Il n'y a rien de mal à cela; il peut certainement le faire, et personne ne peut l'en empêcher. Cependant, s'il veut rester membre d'une conférence, il doit en respecter les règles du jeu. Je pense que cet aspect du projet de loi risquerait fort de détruire le système de conférences.

En bref, nous estimons que l'adoption du projet de loi C-21, dans sa forme actuelle, serait déplorable et contraire à l'intérêt public. Elle entraînerait l'effondrement du système de conférences, contrairement aux intentions avouées par les législateurs. Elle mettrait sérieusement en danger le trafic dans les ports canadiens et les industries de services maritimes, et nuirait à une grande majorité d'expéditeurs, plutôt que de les aider. Le climat dans lequel les conférences canadiennes devraient travailler serait alors le plus difficile au monde, alors même que la *Loi* actuelle, qui fonctionne bien, n'a pas vraiment besoin d'être modifiée. Nous comprenons très mal où est la logique dans toute cette affaire. Nous demandons donc respectueusement aux honorables membres du Comité de recommander que le projet de loi soit étudié plus à fond et que des modifications y soient apportées avant son adoption.

Le président: Je demanderais maintenant à M. Peter Earlam de nous présenter sa déclaration préliminaire.

M. Peter F. Earlam, président de North Atlantic Freight Conferences: Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis président du comité des propriétaires des conférences que nous appelons, dans le mémoire, les conférences de l'Atlantique Nord. J'occupe ce poste depuis deux ans; auparavant, j'ai été président de la U.K. West Africa Lines Conference pendant dix ans, après avoir travaillé vingt ans dans les divers domaines du commerce maritime avec l'Afrique de l'Ouest.

Il est peut être intéressant de noter que, de 1979 à 1983, j'ai été président du Inter-Conference Working Party, qui comprend des représentants importants de la plupart des principales conférences européennes. À ce titre, j'ai joué un grand rôle dans l'orientation générale de la politique relative aux conférences. Bien que je sois Britannique, et titulaire d'un diplôme de l'Université de Cambridge, je me considère comme un citoyen du monde qui a établi de nombreux contacts au niveau international, dans le domaine du commerce maritime.

Je ne voudrais pas abuser du temps du Comité en répétant ce que nous avons dit dans notre mémoire ou en soulevant des questions dont M. Romoff a traité de façon fort intéressante. Cependant, il serait peut-être utile que je souligne quelques points supplémentaires, qui intéresseront j'espère le Comité.

Les conférences possèdent leur propre bureau à Montréal, où un président s'occupe des conférences assurant le transport de marchandises vers l'est. Ce bureau possède un personnel réduit. Cependant, les transporteurs du reste du Canada comptent bien plus de 500 employés, qui sont des canadiens travaillant pour le Canada. En outre, les activités directement reliées à ce domaine, par exemple le chargement et le déchargement, l'entreposage, et le transport intérieur, produisent aussi du travail et des revenus pour le Canada.

[Text]

If there were no conference, this work might not exist. For example, Hapag-Lloyd and ACL call at Halifax and U.S. ports, although their Canadian cargo could just as well move through U.S. ports if there were no Canadian conferences. In this respect, I think I should tell senators that the Conference Basic Agreement requires that all members call directly at Canadian ports with a minimum frequency. If there were no conference, one might ask what that would do to the Canadians employed and to the revenue earned in Canada by these lines. It could, I suggest, be hardly beneficial in the context of employment and revenue, at least in terms of the Halifax operation. Of course, there is also the question of the loss of revenue caused by such other aspects as pilotage, towage and port revenues that would be affected by such a move.

The conferences move into and out of Canada approximately 200,000 TEUs—that is, 20 foot equivalent units—per annum, most of which move from ports by truck or rail to the final destination. I cannot calculate the exact total revenue accruing to Canadian interests in the form of such charges as terminal charges, inland transport costs, warehousing and delivery charges, but they are estimated to be well in excess of \$1 billion Canadian per annum, and are probably substantially more than that.

Much has been said on the subject of service contracts. I will be brief and say that service contracts entered into by individual lines on a confidential basis strike at the very basic philosophy of the conference system. As I see it, it is not very different from saying that each line shall have the right to quote its own tariff rates. If that analogy is correct, then why have a conference? Personally, I can see no good reason, since 75 per cent of the eastbound trade and over 60 per cent of the westbound trade are obvious candidates for service contracts. The balance of the trade—that is, 25 per cent eastbound and 40 per cent westbound—is insufficient on its own to justify a conference.

As to “independent action”, all I will say is that, upon joining the Canadian conferences two years ago, I had to learn what this term meant. I soon understood that it was an aspect of North American shipping that prevents any possible abuse of the conference position in competitive terms. I wondered then, as I wonder now, why it is not an aspect of conference agreements worldwide. Are Singapore, Japan, Hong Kong—that bastion of free enterprise—and European countries that much less committed to the principle of free enterprise than is North America? Such countries seem to get by without the need for independent action, either in the form of a voluntary independent action within conferences or as required by legislation. It is now suggested in Canada that the powers of independent action need to be more Draconian. I am well aware of the expressed fear of the power of conferences and

[Traduction]

S'il n'existait pas de conférences, ce travail n'existerait peut-être pas non plus. Par exemple, Hapag-Lloyd et ACL font escale dans les ports d'Halifax et dans les ports américains, même si les marchandises provenant au Canada pourraient tout aussi bien transiter par les ports américains s'il n'y avait pas de conférences canadiennes. À ce sujet, je me dois de dire aux sénateurs que l'accord de base intra-conférence exige que tous les membres des conférences fassent escale dans les ports canadiens à une certaine fréquence. S'il n'existait pas de conférences, on pourrait se demander ce que cela voudrait dire pour les canadiens employés dans ces ports et pour les revenus que ces transporteurs gagnent au Canada. Je pense que cela serait très peu profitable en termes d'emplois et de revenus, du moins à Halifax. Bien sûr, il y aurait également des pertes de revenus dans d'autres domaines, par exemple en ce qui concerne les revenus tirés du pilotage, du remorquage et des droits de port, si les conférences disparaissaient.

Les conférences assurent chaque année le transport d'environ 200 000 UEC—c'est-à-dire des unités équivalentes de conteneurs de vingt pieds—à destination et en provenance du Canada, et la plupart de ces marchandises sont ensuite transportées par camion ou par chemin de fer vers leur destination finale. Je ne peux pas calculer précisément le montant total qui revient à des intérêts canadiens sous forme de frais comme les droits de terminus, les coûts de transport à l'intérieur du pays et les frais d'entreposage et de livraison, mais on estime qu'il dépasse largement le milliard de dollars canadiens par année, et probablement bien davantage.

On a beaucoup parlé des contrats d'exclusivité limitée. Je serai bref et je me contenterai de dire que les contrats confidentiels conclus par des transporteurs individuels vont à l'encontre du principe même du système de conférences. D'après moi, cela revient à peu près à dire que chaque transporteur a le droit de fixer son propre tarif. Si cette analogie est exacte, alors pourquoi avoir des conférences? Personnellement, je ne vois aucune bonne raison de le faire, puisque 75 p. 100 des marchandises destinées à l'est et plus de 60 p. 100 des marchandises destinées à l'ouest sont toutes désignées pour faire l'objet de contrats d'exclusivité limitée. Le reste des marchandises, c'est-à-dire 25 p. 100 de celles qui sont destinées à l'est et 40 p. 100 de celles qui sont acheminées vers l'ouest, ne suffit pas à justifier l'existence de conférences.

En ce qui concerne les «mesures distinctes», je dirai simplement que lorsque je suis devenu membre des conférences canadiennes il y a deux ans, j'ai dû apprendre ce que cette expression signifiait. J'ai vite compris que c'était un aspect du trafic de marchandises nord-américain qui empêchait une conférence d'abuser de sa position sur le plan de la concurrence. Je me suis demandé à l'époque, comme je me le demande toujours, pourquoi cela ne figurait-il pas dans les accords intra-conférences dans le monde entier. Singapour, le Japon, Hong Kong—ce bastion de la libre entreprise—et les pays européens sont-ils de moins ardents partisans de la libre entreprise que l'Amérique du Nord? Ces pays semblent se débrouiller sans mesures distinctes, qu'il s'agisse de mesures distinctes volontaires à l'intérieur des conférences ou de mesures distinctes prévues dans la loi. Au Canada, certains soutiennent maintenant que les dispositions concernant les mesures distinctes doivent

[Text]

their ability to abuse their positions. But please let me say a few words on this.

Mr. Romoff mentioned that our conference market share was less than two-thirds of the total trade. This share is obtained by quoting competitive rates in the marketplace. If we put our rates up, then our market share tends to fall. If we put them down, then our market share increases. The level of the charter market worldwide for suitable vessels for the North Atlantic trade will also have its effect. Without market share to fill our ships we have a serious problem because a container slot, once left empty, is lost forever.

Mr. Romoff again made reference to the revenue levels in these conferences, and it is significant that in 1979 our average revenue per TEU in the westbound trade was indexed at 100; in 1983 it was the same figure, and at the end of 1986 it was only 119, an increase of 19% in seven years. Over the same period eastbound carryings have dropped by over 30% with a dramatic effect on the level of rates which now stand at an index of 60 by comparison with the westbound level of 119. I ask you, ladies and gentlemen, are these figures the result of the abuse of the conference position in free-competition terms?

So little is known about true workings of a conference. I imagine that some regard becoming a member as rather like trying to join an exclusive gentlemen's club, requiring impeccable pedigree, influence and power. Nothing could be further from the truth. The requirements for membership in the North Atlantic Conference membership are:

- (i) substantial and reliable evidence of ability and intention to institute and maintain a regular service to and from Canadian ports.

I might add here that that is a requirement which is rigidly enforced.

- (ii) agreements to conform with the requirements of our basic agreements.
- (iii) a non-returnable membership fee of Canadian \$7,500.

The only restraint under the terms of our basic agreements is that agreement to admit a new member is conditional upon unanimity amongst the present members. These, I suggest, are not an unduly onerous requirement; nor do I or my colleagues, who have longer experience than I in the Canadian trade, remember any line that has applied for membership ever being turned down.

Furthermore, I must refer to the fierce internal competition between lines—not on price but on service. By service I refer to frequency of sailings, speed of transit, reception and delivery arrangements, documentation and also the ability of the shipping line to obtain for a customer (shipper) arrangements with the conference which are acceptable to him.

[Traduction]

être plus draconiennes. Je sais bien que l'on trouve généralement que les conférences ont des pouvoirs considérables et que l'on craint qu'elles n'en abusent. Mais permettez-moi de dire quelques mots à ce sujet.

M. Romoff a dit que la part de marché de notre conférence représentait moins des deux tiers du trafic total. Nous avons obtenu cette part de marché en pratiquant des taux concurrentiels. Si nous relevons nos taux, notre part de marché a tendance à diminuer. En revanche, si nous les baissions, notre part de marché augmente. Le niveau du marché mondial de l'affrètement de navires capables de faire la traversée de l'Atlantique Nord a également un rôle à jouer. Sans part de marché pour remplir nos navires, nous avons un gros problème parce qu'une place de conteneur laissée vide est perdue à jamais.

M. Romoff a aussi parlé du niveau des recettes de ces conférences, et il est important d'observer que l'indice, de nos recettes moyennes par UEC sur les expéditions à destination de l'ouest a été fixé à 100 en 1979. Or, en 1983, l'indice était toujours à 100, et à la fin de 1986, il n'était que de 119, ce qui représente une augmentation de 19 p. 100 en sept ans. Pendant la même période, les expéditions vers l'est ont diminué de plus de 30 p. 100, ce qui a eu un effet considérable sur le niveau des taux dont l'indice est maintenant de 60 contre 119 pour les expéditions destinées à l'ouest. Peut-on dire, mesdames et messieurs, que ces chiffres témoignent d'un abus de la position des conférences sur le plan de la libre concurrence?

Les gens connaissent bien mal le fonctionnement réel des conférences. Certains s'imaginent sans doute que devenir membre d'une conférence c'est un peu comme essayer de devenir membre d'un club exclusif et que cela demande des antécédents impeccables et de l'influence. Rien ne pourrait être plus éloigné de la vérité. Pour devenir membre des conférences de l'Atlantique Nord, il faut:

- (i) produire des preuves substantielles et fiables de sa capacité et de son intention d'instituer et de maintenir un service régulier en provenance et à destination de ports canadiens;

—j'ajouterais que ce critère est appliqué rigoureusement—

- (ii) s'engager à respecter les dispositions de nos accords de base;
- (iii) acquitter un droit non remboursable de 7 500 \$ canadiens.

La seule restriction en vertu de nos accords de base est que l'admission d'un nouveau membre doit être approuvée à l'unanimité par les membres. Je ne pense pas que ces critères soient exagérés, et ni moi ni mes collègues, qui ont une plus longue expérience que moi, ne nous souvenons d'un cas où une demande d'une compagnie maritime aurait été rejetée.

De plus, je dois parler de la concurrence interne féroce que se livrent les compagnies maritimes—non sur le plan des taux mais sur celui du service. Par service, j'entends la fréquence des départs, la rapidité du transit, les modalités de réception et de livraison des marchandises, les documents à remplir et la capacité de la compagnie maritime d'obtenir de la conférence,

[Text]

I can assure you that these aspects of competition are very real, as I think many shippers will confirm from their own experience. They do in fact ensure that each line within the conference is fiercely competitive as no line is happy to see its market share drop without a determined effort to retain it.

Since I arrived on the scene two years ago, believe you me I have come to realize that the Canadian North Atlantic Conferences have come a very long way from the conferences I first knew as a young man in 1954 and which I now see as autocratic, bureaucratic and monolithic monsters. The conferences I now represent are a commercial tool for handling the trade's requirements far related from such outdated adjectives such as monolithic, bureaucratic or monopolistic.

I am sometimes asked the question "Have conferences outlived their usefulness?" You would not expect me to answer anything other than no but I believe realistically the answer to this is "No", but only if they are willing to be flexible, realistic tools for their members in offering a first-class and efficient service on behalf of their members to their customers. So many people, when they suggest that conferences have outlived their usefulness, forget the changes which have occurred in recent years. They exist only because their customers wish to use them, not because they have to use them.

There is much else to be said but our views on the important aspects of the proposed legislation have been well stated. I hope that our comments on these issues will be well taken in determining what is in the best interests of Canada - its revenues and employment considerations, its shippers and its place in the international world of shipping from which it cannot be isolated. All of these aspects were recognized as vital in our own continuing commercial undertakings.

The Chairman: Thank you, Mr. Earlam. Honourable Senators, are there any questions to the witnesses?

Senator Bell: Mr. Chairman, I regret being late and this may have been covered in the presentation, but may I ask how far the jurisdiction of the conference extends as far as serving the customers, the shippers? For instance, if you have a consignment coming from Great Britain to the west coast, the Port of Vancouver, does the conference handle the requirements of the customer in the United Kingdom right to the delivery point at the Port of Vancouver, including, perhaps, shipment partly by rail or truck? How does that work within the frames of the conference?

Mr. Earlam: I think the key to remember in trying to answer your question is that we use two ports, Halifax and Montreal. Therefore we would handle the entire movement from Great Britain through to Vancouver providing it was moving through the Port of Halifax or Montreal. We would not, of course, offer the service if the Port of Vancouver was being used. It would be another conference.

[Traduction]

pour le compte d'un client (expéditeur), des conditions satisfaisantes.

Je peux vous assurer que ces aspects de la concurrence sont très réels et que de nombreux expéditeurs vous les confirmeront. Ils garantissent en fait que chaque compagnie maritime de la conférence est extrêmement concurrentielle, car aucune compagnie ne laisserait sa part de marché diminuer sans faire tout ce qu'elle peut pour la conserver intacte.

Depuis mon arrivée il y a deux ans, je me suis rendu compte que les conférences canadiennes de l'Atlantique Nord étaient bien différentes des conférences que j'avais connues, jeune homme, en 1954, et que je considère maintenant comme des monstres autocratiques, bureaucratiques et monolithiques. Les conférences que je représente maintenant sont un mécanisme commercial au service du commerce que l'on ne peut absolument pas qualifier de monolithique, de bureaucratique ou de monopolistique.

7. On me demande parfois si les conférences sont devenues désuètes. Évidemment, vous ne vous attendez pas à ce que je réponde «oui», mais je pense honnêtement que la réponse à cette question est «non», mais seulement si les conférences sont disposées à être un instrument souple et réaliste pour leurs membres et à offrir un service efficace de première classe à leurs clients au nom de leurs membres. Tant de gens qui affirment que les conférences sont devenues désuètes oublient les changements qui se sont produits ces dernières années. Les conférences n'existent que parce que leurs clients veulent bien recourir à leurs services, et non parce qu'ils y sont forcés.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur le sujet, mais notre position sur les principaux aspects du projet de loi a été bien exposée. J'espère que nos observations seront prises en considération lorsque viendra le temps de déterminer ce qui est dans l'intérêt du Canada—sur le plan du revenu et sur celui de l'emploi, pour ses expéditeurs et pour sa place sur le marché international du transport de fret qu'il ne doit pas perdre. Tous ces aspects jouent un rôle essentiel dans la poursuite de nos activités.

Le président: Merci, monsieur Earlam. Honorables sénateurs, voulez-vous poser des questions aux témoins?

Le sénateur Bell: Monsieur le président, je regrette d'être arrivé en retard, et ma question a peut-être été couverte dans l'exposé, mais je voudrais savoir jusqu'où s'étend la compétence de la conférence dans les services aux clients, aux expéditeurs? Par exemple, dans le cas d'une expédition en provenance de la Grande-Bretagne à destination de la Côte ouest, du port de Vancouver, la conférence s'occupe-t-elle du chargement à partir du Royaume-Uni jusqu'au point de livraison au port de Vancouver, ce qui comprendrait peut-être une étape de transport par chemin de fer ou par camion? Comment fonctionne la conférence?

M. Earlam: Pour répondre à votre question, il faut d'abord se rappeler que nous utilisons deux ports, celui de Halifax et celui de Montréal. Par conséquent, nous nous occupons de l'ensemble du trajet à partir de la Grande-Bretagne jusqu'à Vancouver à la condition que l'expédition passe par le port de Halifax ou par celui de Montréal. Nous n'assurerions pas le

[Text]

Senator Bell: So that the conference you are representing would then arrange shipment by rail of, say, a container, from the Port of Montreal to Vancouver?

Mr. Earlam: The shipper has an option of asking us to move it by rail, or by whatever method we would like, to somewhere near Vancouver, or he has the alternative of just paying the ocean freight and taking delivery in, say, Montreal and moving it on himself.

Senator Bell: Thank you.

Senator Stollery: In the conference system, what is the situation with ships that move from the area of one conference to the area of another conference? For example, a newspaper shipping column will report that such and such a ship is calling at such and such a place and is taking on cargo for the various ports it will be going to. As I know nothing about that at all, would you like to explain to me if there is a change from one conference to another during the same voyage or are these ships that generally do not belong to conferences?

Mr. Earlam: You can have a variety of things. Let me take another trade in the world, the Far East. You will find ships sailing from the Far East to Jidda to, perhaps, Sri Lanka and on to Singapore, Hong Kong and Japan. That one single ship will be taking cargo for six different conferences.

Senator Stollery: I see. So a ship leaves Europe and comes to North America and goes to South America and it travels up the west coast and possibly across the Pacific, et cetera, and so the rates that are charged are changed?

Mr. Earlam: They can be different.

Senator Stollery: But basically it is according to the various conferences the ship is passing through?

Mr. Earlam: Providing they are conference members. Conceivably one of the ports of call can be in a non-conference member.

Senator Stollery: It seems that one of the points that has been made is that the conference system assures service. In other words, in a country like Canada, where it has been pointed out there is really no deepsea fleet—and there has not been for many years—the argument in favour of the conference system is that it assures service. So this ship that is moving around from one ocean to another, if it is not a freelancer, is in each case abiding by certain terms and conditions set by the local conference, particularly with respect to service. The ship is committed to calling at such and such a port so many times within a certain period?

Mr. Earlam: That is right.

The Chairman: Any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Romoff, I would like to revisit the American legislation for a moment. What was the

[Traduction]

service si l'expédition passait par le port de Vancouver. Ce serait une autre conférence.

Le sénateur Bell: Alors, la conférence que vous représentez s'occuperait de faire expédier un conteneur, par exemple, par chemin de fer du port de Montréal à Vancouver?

M. Earlam: L'expéditeur peut soit nous demander de faire expédier son conteneur par chemin de fer ou par un autre moyen de notre choix, jusqu'à un endroit près de Vancouver, ou il peut tout simplement acquitter le transport océanique, prendre livraison de son conteneur, à Montréal par exemple, et s'occuper lui-même de le faire transporter jusqu'à destination.

Le sénateur Bell: Merci.

Le sénateur Stollery: Dans le système des conférences, quelle est la situation quant aux navires qui passent de la zone d'une conférence à celle d'une autre? Par exemple, dans les rubriques de navigation des journaux, on peut lire que tel ou tel navire fera escale à tel et tel endroit, qu'il chargera du fret destiné aux divers ports où il va. Comme je ne connais rien à ce sujet, pourriez-vous m'expliquer si l'on passe d'une conférence à l'autre pendant le même voyage ou si ces navires n'appartiennent généralement pas à une conférence?

M. Earlam: Il y a plusieurs possibilités. Prenons par exemple le commerce en Extrême-Orient. Un navire peut partir d'Extrême-Orient pour ensuite faire escale à Djedda puis, peut-être, à Sri Lanka et à Singapour, Hong Kong et au Japon. Ce navire transportera à lui seul du fret pour le compte de six conférences différentes.

Le sénateur Stollery: Je vois. Donc, un navire part d'Europe, vient en Amérique du Nord, puis s'en va en Amérique du Sud et remonte enfin la côte ouest pour peut-être traverser le Pacifique, et cetera, et les taux facturés changent?

M. Earlam: Ils peuvent être différents.

Le sénateur Stollery: Mais les taux dépendent essentiellement des diverses conférences dont relèvent les endroits où passe le navire?

M. Earlam: À la condition que les ports en question soient membres d'une conférence. Il se pourrait très bien qu'un des ports où le navire fait escale n'appartienne à aucune conférence.

Le sénateur Stollery: Il me semble qu'on a dit entre autres que le système des conférences permettait de garantir un service. Autrement dit, dans un pays comme le Canada où, comme on l'a signalé, il n'y a pas vraiment de flotte de navires océaniques—et où il n'y en a pas eu depuis longtemps—on affirme, en faveur de l'existence des conférences, qu'elles garantissent un service. Donc, ce navire qui passe d'un océan à l'autre, s'il n'appartient pas à une ligne indépendante, doit donc respecter certaines modalités établies par la conférence locale, particulièrement en ce qui concerne le service. Le navire en question est obligé de faire escale à tel et tel port, tant de fois pendant une période donnée?

M. Earlam: C'est exact.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Romoff, j'aimerais reparler un peu de la législation américaine. Quelle

[Text]

legislation like in the United States prior to 1984? In your brief you say that in 1984, when they enacted the new legislation, they moved some way toward a hands-off, more pragmatic European approach. What were they like before that?

Mr. Romoff: Pre-1984 the effective statute was the 1916 Shipping Act. That was the effective legislation. It gave tremendous powers to the federal Maritime Commission with regard to approving conference agreements and rates. Conferences had to file their rates, as they do now. People could object to the rates. There were protracted public hearings. There was tremendous uncertainty as to how far the exemption went exactly. There were numerous cases in the Appeal Courts and the Supreme Court, to try to define exactly what could be done by a conference within these exemptions. It is perhaps not fair to say, but it made very many American employers very rich for many years. It was a very legalistic, cumbersome, difficult system. It was apparently unclear as to what could be done without court approval. The 1984 act cut through this quite dramatically. The powers of the FMC were reduced very substantially. There is now a very strict time limit, in which it must approve or disapprove. The burden of proof is cast upon those objecting to a proposed action. The exemption is very clearly defined in the statute. The need to go to an Appeal Court or a Supreme Court is very much reduced. It makes life very much easier for all of the parties, except perhaps lawyers.

Senator MacDonald (Halifax): But they introduced service contracts.

Mr. Romoff: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): And mandatory independent action.

Mr. Romoff: Yes, in the 1984 statute.

Senator MacDonald (Halifax): They have no sunset clause.

Mr. Romoff: No. The 1984 statute provides for a five-year statutory review, a procedure to review. What happens then is up to the legislation. It is just review—no sunset.

Senator MacDonald (Halifax): That review is going on now, which will result in either a new act or amendments.

Mr. Romoff: It will result in a report, probably in 1988 or 1989, and perhaps amendments in 1989—perhaps. But it is certainly a very contentious issue. The impact of service contracts and independent action has been quite dramatic. It has caused considerable disruption. Many shipping lines are objecting to the way they are being used. Many customers want even more. The issue is very contentious, and I hate to have to predict what could happen; but it is very much open.

[Traduction]

était la législation aux États-Unis avant 1984? Dans votre mémoire, vous dites qu'en 1984, lorsque la nouvelle loi a été adoptée, ils ont dans une certaine mesure limité leur intervention, adoptant une approche plus pragmatique de type européen. Quelle était la situation avant 1984?

M. Romoff: Avant 1984, on appliquait la *Shipping Act* de 1916. Cette loi conférait des pouvoirs considérables à la commission fédérale du transport maritime qui était chargée d'approuver les accords et les taux des conférences. Les conférences étaient tenues de déposer leurs taux, comme elles le font maintenant. Les gens pouvaient contester les taux. Il y avait de très longues audiences publiques et de très grandes incertitudes sur la portée exacte de la dérogation. Il y a eu de nombreuses causes en Cour d'appel et en Cour suprême pour essayer de définir exactement ce qu'une conférence pouvait faire compte tenu de ces dérogations. Je ne devrais peut-être pas dire cela, mais la situation a permis à de nombreux employeurs américains de s'enrichir pendant très longtemps. C'était un système légaliste, complexe et difficile à appliquer. Apparemment, il était difficile de savoir ce qui était permis sans l'approbation d'un tribunal. La loi de 1984 a beaucoup simplifié les choses. Les pouvoirs de la commission fédérale du transport maritime ont été considérablement réduits. Il y a maintenant un délai très court à l'intérieur duquel elle doit approuver ou rejeter les taux. Le fardeau de la preuve incombait à ceux qui contestent une mesure proposée. La dérogation est bien clairement définie dans la loi. Il est beaucoup moins nécessaire de recourir à la Cour d'appel ou à la Cour suprême. Cette loi simplifie la vie pour tout le monde, à l'exception peut-être des avocats.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais ils ont introduit la notion de contrats d'exclusivité limitée.

M. Romoff: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Et le principe des mesures distinctes.

M. Romoff: Oui, dans la loi de 1984.

Le sénateur MacDonald (Halifax): La loi ne comporte pas de disposition de temporarisation.

M. Romoff: Non. La loi de 1984 prévoit un examen tous les cinq ans, ainsi que la procédure à cet égard. Ce qui arrive ensuite dépend du contenu de la loi. C'est simplement un examen et non pas une mesure de temporarisation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cet examen est en cours et il entraînera soit l'adoption d'une nouvelle loi, soit l'adoption de modifications.

M. Romoff: Il y aura d'abord un rapport, probablement en 1988 ou en 1989, qui sera peut-être suivi de modifications en 1989. Mais c'est sans contredit une question très controversée. Les contrats d'exclusivité limitée et les mesures distinctes ont eu des effets assez considérables et ont causé de grands bouleversements. De nombreuses lignes maritimes s'opposent à la façon dont ils sont utilisés. De nombreux clients veulent encore davantage. La question est très controversée et je ne voudrais pas avoir à prédire ce qui arrivera; tout est possible.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): Obviously you have been following it, and you have no indication as to whether or not they are going to pull back.

Mr. Romoff: It is certainly possible. I know that people have been saying that the system is being abused considerably, that types of service contracts we are seeing are not truly contracts: they are open-ended, they are unenforceable, and they may well be an abuse of the statute. Indeed, I have a piece of paper here indicating that the FMC just last month passed a new set of regulations to try to put more binding guidelines upon what is a service contract, to ensure its enforceability, that it is a true contract, and not just a mechanism to cut rates on an open basis.

Senator MacDonald (Halifax): Almost every witness who represents the conference—I am not sure how many we have heard—has had no problem in saying that certain aspects of Bill C-21 will cause the destruction of the conference system, which is strong language. Another witness, who was impressive, an American professor, Dr. Leslie Kanuk—who had nothing to gain—suggested that the enactment of Bill C-21 in its present form would operate to the advantage of the United States. She gave reasons, which I cannot remember, with respect to the movement of cargoes. Do you know what was the main thrust of her argument?

Mr. Romoff: I can certainly understand and agree with her argument. I suspect that it was that in a regime governed by Bill C-21, as presently proposed, there are the seeds to destroy the conference system. The destruction of the conference system leads to a reduced level of service by ocean carriers to ports in Canada. Given this situation, the natural choice of shippers would be to ship their cargoes through American ports; and that should make American ports, American railways and American truckers quite happy.

Senator MacDonald (Halifax): I suppose that when we refer to the term "destruction", I should give you a moment to compose yourself. If you had several fairy godmother wishes, what would you suggest that we should recommend with respect to amendments? As you know, we are studying the subject matter of a proposed bill. Where would you start? Would you want the whole thing scrapped, or to be allowed to lapse? Should we enact the same bill or should we wait until the Americans have made up their minds as to what they want to do—because we seem to have copied most of their legislation? Or would you have specific amendments that would make this particular bill more tolerable? Never mind whether or not it is practical; give us your own personal view.

Mr. Romoff: Calling upon my fairy godmother, in the ideal world I would suggest that there is no real reason to revise the existing statute. The 1979 Exemptions Act, in my view, has worked quite well. Shippers in this country are very well served, in terms of service, price and dependability, and in the ideal world I would simply carry on. I would certainly keep an

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez manifestement suivi la situation de près et vous ne pouvez néanmoins pas dire s'ils vont se raviser.

M. Romoff: C'est certainement possible. Je sais que des gens disent que le système donne lieu à beaucoup d'abus, que les genres de contrats d'exclusivité limitée que nous voyons ne sont pas vraiment des contrats, qu'ils sont flous et impossibles à appliquer et que l'on fait peut-être une interprétation abusive de la loi. En fait, j'ai un document dans lequel on dit que la commission fédérale a adopté le mois dernier un nouvel ensemble de règlements afin d'imposer des directives plus strictes au sujet de ce qui est un contrat d'exclusivité limitée, pour garantir l'exécution de la loi et veiller à ce qu'il s'agisse de contrats véritables et non pas de mécanismes permettant de couper les taux de façon ouverte.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Presque tous les témoins qui représentent les conférences—je ne me souviens pas vraiment combien nous en avons entendus—n'hésitaient pas à dire que certains aspects du projet de loi C-21 allaient entraîner la destruction du système des conférences, ce qui sont des mots assez forts. Un autre témoin a été assez impressionnant. Il s'agit d'une Américaine, M^{me} Leslie Kanuk—qui n'a rien à gagner dans l'affaire—et qui a dit que l'adoption du projet de loi C-21 dans sa forme actuelle donnerait un avantage aux États-Unis. Elle a donné des explications, dont je ne me souviens pas, au sujet des mouvements de fret. Savez-vous quel était l'essentiel de son argumentation?

M. Romoff: Je comprends bien ses raisons et je suis d'accord. Je crois qu'elle voulait dire qu'un régime régi par le projet de loi C-21, comme on le propose, contient le germe de la destruction du système des conférences. La destruction du système des conférences entraînerait une diminution de service des navires océaniques dans les ports du Canada. Le cas échéant, les expéditeurs choisiraient naturellement de faire expédier leurs marchandises par des ports américains, ce qui ferait sans doute le bonheur des ports américains, des chemins de fer américains et des camionneurs américains.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Après avoir parlé de «destruction», je devrais peut-être vous donner un moment pour vous remettre. Si une fée vous accordait plusieurs vœux, quelles modifications recommanderiez-vous? Comme vous le savez, nous étudions la teneur du projet de loi. Par où commenceriez-vous? Proposeriez-vous qu'on laisse tomber le projet de loi et qu'on le laisse mourir au feuillet? Devrions-vous adopter le projet de loi tel quel? Devrions-nous attendre que les Américains décident ce qu'ils veulent faire—parce que nous semblons avoir copié la majeure partie de leur loi; ou avez-vous des modifications précises à proposer qui rendraient le projet de loi plus acceptable? Donnez-nous votre avis personnel, sans vous soucier de savoir si vos recommandations sont applicables ou non.

M. Romoff: Si je pouvais compter sur ma bonne fée, dans un monde idéal, je dirais que nous n'avons pas vraiment de raison de réviser la loi actuelle. A mon avis, la Loi dérogatoire de 1979 a très bien fonctionné. Les expéditeurs du Canada sont bien servis, sur le plan des services, des prix et de la fiabilité et idéalement je maintiendrais le statu quo. Je suivrais de près

[Text]

open eye upon the American practice as it evolved, and I would take into account what, if anything, happens in the U.S. in 1989 when they complete their review process; and I would decide then whether there was any need to revise the 1979 statute.

Having said that, my secondary fairy godmother, who would act as a back-stop, would say that if it was the intention to pass a statute, for reasons I cannot really understand, and have the statute based upon the present Bill C-21, I would certainly begin by cutting back where it goes beyond the American statute. I would give conferences the ability to determine and agree rules and regulations governing service contracts and to enforce them on its members. If a member chose not to abide, then he should resign the conference. He should not have the option to take independent action on service contracts. I would confine service contracts to action by the conference.

Secondly, I would extend the trigger and the use of independent action generally. Perhaps I am not opposed to the concept of independent action, but I do think that in this world of ours 10 days is a very short notice period, given that shipping lines are located around the world. I would think something in the order of 30 days would be a much more reasonable period of time to allow independent action.

Thirdly, I would suggest that independent action taken by a member of a conference is usually a gut response and usually arises as a result of someone being upset. I would also propose that the concept of a cooling-off period is not a bad thing so that when a conference member wants to go independent, we should give the conference the ability, perhaps once every six months, to impose a 45-day cooling-off period upon the use of independent action. If that were the case, people could go home, sleep on it and decide whether they want to go that route.

Finally, I would say that this whole notion of a sunset clause makes no sense, that to tear up one's roots or re-invent oneself every five years is very destructive in terms of time, effort and planning. As are most statutes, I would recommend that this be given a permanent term.

Senator MacDonald (Halifax): We are dealing with a transport bill, which makes one curious as to why the heavy hand of the Department of Consumer and Corporate Affairs is introduced in the legislation. From your experience in dealing with bureaucracies, who exerted the influence? Obviously this is a copy of an American statute, but one which is under review. The Canadian draftsmen should have known that there is some doubt as to how this will operate.

Witnesses who have appeared before the committee, as well as yourself, have used the term "destructive". Why would we willingly destroy the conference system?

Mr. Romoff: Far be it from me to impugn motives, but as you have said, there is, clearly, the influence of the Department of Consumer and Corporate Affairs seen in this statute. I know it has always been the department's view that exemptions from a statute which is controlled by that department should allow the department to have a major say in how the exemption works.

[Traduction]

l'évolution de la situation aux États-Unis et je tiendrais compte de ce qui arrivera aux États-Unis en 1989, le cas échéant, pour décider ensuite s'il est nécessaire de réviser la Loi de 1979.

Cela dit, si ma fée me disait qu'on a l'intention d'adopter une loi, pour des raisons que je ne peux pas vraiment comprendre, et que cette loi doit être fondée sur le projet de loi C-21 actuel, je commencerais certainement par élaguer tout ce qui va plus loin que la loi américaine. Je permettrais aux conférences de déterminer les règles régissant les contrats d'exclusivité limitée et de les appliquer à leurs membres. Si un membre ne veut pas respecter ces règles, il devrait quitter la conférence. Il ne devrait pas pouvoir prendre de mesures distinctes à l'égard de contrats d'exclusivité limitée. Je limiterais aux conférences le pouvoir de décider des contrats d'exclusivité.

Deuxièmement, j'élargirais le recours aux mesures distinctes en général. Je ne suis peut-être vraiment opposé à la notion de mesures distinctes, mais je pense que dans notre monde, un préavis de dix jours est très court, compte tenu du fait que les compagnies maritimes sont disséminées dans le monde entier. Je crois qu'un préavis de l'ordre de 30 jours serait beaucoup plus raisonnable pour l'adoption de mesures distinctes.

Troisièmement, je pense pour ma part que lorsqu'un membre d'une conférence décide de prendre des mesures distinctes, c'est généralement une réaction impulsive prise sous le coup de la colère. Je dirais également que le principe d'une période de réflexion n'est pas mauvais en soi et que lorsqu'un membre d'une conférence veut prendre des mesures distinctes, nous devrions donner à la conférence le pouvoir d'imposer, peut-être une fois tous les six mois, une période de réflexion de 45 jours. Si tel était le cas, les gens pourraient rentrer chez eux, et réfléchir, et décider s'ils veulent vraiment continuer dans cette voie.

Enfin, je dirais que le principe d'une disposition de temporisation n'a aucun sens et que de repartir à zéro tous les cinq ans est très destructif sur le plan du temps, des efforts et de la planification. Je recommanderais que cette loi ait un caractère permanent, comme la plupart des lois.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous traitons ici d'un projet de loi concernant les transports, de sorte que l'on peut se demander pourquoi le ministère de la Consommation et des Corporations joue un si grand rôle. Vous qui avez une grande expérience des bureaucrates, qui a exercé de l'influence? Le projet de loi est manifestement une copie d'une loi américaine, mais en fait d'une loi qui est actuellement révisée. Les législateurs canadiens auraient dû penser que l'on ne savait pas encore vraiment comment elle fonctionnerait.

Les témoins qui ont comparu devant le Comité, comme vous-même, ont parlé de destruction. Pourquoi détruirions-nous délibérément le système des conférences?

M. Romoff: Loin de moi l'idée de débattre des motifs de conquête, mais comme vous l'avez dit, le projet de loi porte la marque du ministère de la Consommation et des Corporations. Je sais que ce ministère a toujours considéré qu'il devrait avoir son mot à dire dans toute dérogation à une loi dont il contrôle l'application.

[Text]

My dealings with bureaucracies has led me to believe that the sunset clause is there as a result of the view of the Department of Consumer and Corporate Affairs. The bureaucracies in that department will not be too concerned if the conference system were destroyed. Their views are quite strongly anti-combines, they refuse to accept that any form of association could benefit users. I would suspect that if they were pushed against the wall and asked "Do you mind if the conference system died?", they would say "Well, that is not a big deal."

It is a transport bill, but there is certainly strong influence of the anti-trust group in the Department of Consumer and Corporate Affairs.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Earlam, in paragraph 7 found on page 6, did not answer the question as I thought he would have. He said:

I am sometimes asked the question 'have conferences outlived their usefulness?'

To that he answered:

I believe the answer to this is "No—"no.

Mr. Earlam: Englishmen are always accused of understating things because they wish to be polite. Perhaps I should know better than to make remarks like that.

I don't think they have, quite frankly, but the main point is that if one goes back 15 or 20 years, one will see that they were fairly flexible but not, if you like, moving along fast enough. I believe that they have fundamentally changed and that they do fulfil a useful purpose. As a matter of fact, if they do not exist, there might be some temporary lower rates, but in the long term, sensible people know that a business will not survive unless there is a decent return on an investment. In owning ships, what does one do? One can place one's money where there is a decent return, having done one's best to fulfil one's commitment in an area to which one is committed.

So, I believe that, yes, conferences, if properly operated, are an extremely useful tool and do ensure that the service which is necessary is provided. They do not allow one to get into situations which could arise if there were no conferences and just two strong lines getting hold of the main customers and running a nice little service and saying, "The hell with the rest of the cargo". The rest of the cargo comprises perhaps three-quarters of the shippers, because if one looks at most trades, one will find that a comparatively small number of shippers provide the greatest quantity of cargo. The conference system does ensure that the remaining number of shippers, who carry a comparatively small quantity of cargo, receive a service, because without that service the country's export trade cannot develop as it should because all things have small beginnings.

[Traduction]

D'après l'expérience que j'ai des bureaucrates, je pense que la disposition de temporisation est une idée du ministère de la Consommation et des Corporations. Les bureaucrates de ce Ministère ne seraient pas affligés outre mesure si le système des conférences était détruit. Ils ont en général une attitude fortement anti-coalitions; ils refusent d'accepter qu'une forme d'association puisse avoir des avantages pour les usagers. Je crois que si on les mettait au pied du mur et si on leur demandait, «Cela vous embêterait-il si le système des conférences disparaissait?», ils répondraient «Et bien, ce ne serait pas très grave.»

Il s'agit d'un projet de loi concernant les transports, mais il est manifeste que le groupe anti-coalitions du ministère de la Consommation et des Corporations a exercé une grande influence sur son contenu.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Dans sa déclaration préliminaire, M. Earlam n'a pas répondu à la question comme je l'aurais pensé.

Il a dit qu'on lui demandait parfois si les conférences étaient désuètes?

et il a répondu qu'il pensait

(A) honnêtement que la réponse à cette question était «non».

M. Earlam: On accuse toujours les Anglais d'en dire trop peu par souci de politesse.

Je ne devrais pas faire des remarques comme cela. Franchement, je ne crois pas qu'elles sont devenues désuètes, mais l'essentiel est que si l'on revient 15 ou 20 ans en arrière, on constatera que les conférences étaient assez souples, mais qu'elles n'évoluaient pas assez rapidement. Je crois qu'elles ont fondamentalement changé et qu'elles servent un but utile. En fait, si elles n'existaient pas, les taux seraient peut-être temporairement moins élevés, mais à long terme, les gens sensés savent qu'une entreprise ne peut pas survivre à moins de tirer un rendement suffisant de son investissement. Lorsqu'on possède des navires, que fait-on? On peut investir son argent là où on en tirera un rendement convenable, après avoir fait de son mieux pour s'acquitter de ses engagements.

Je crois donc vraiment que les conférences, si elles sont convenablement administrées, sont un instrument extrêmement utile et qu'elles assurent effectivement les services nécessaires. Elles ne permettent à personne de se retrouver dans des situations qui se produiraient s'il n'y avait pas de conférences et s'il y avait simplement deux grandes compagnies maritimes qui s'occuperaient essentiellement des besoins des gros clients et qui diraient «Qu'importent les autres». Les trois quarts des expéditeurs transportent le reste des marchandises. Si l'on jette un coup d'œil à la plupart des types de trafic, on se rend compte qu'un nombre relativement petit d'expéditeurs fournissent la majeure partie des marchandises. Le système des conférences permet au reste des expéditeurs, qui transportent une quantité relativement faible de marchandises, d'être desservis. Sans ce service, le commerce d'exportation m'atteindrait pas l'importance qu'il devrait, vu que tout commence modestement.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): You did not mention shippers in the brief, but I have one final question on that subject.

As I understand it, Bill C-21, if enacted, will designate a council of shippers. One is designated now.

What is the role of the shippers' council, and what brought about the suggestion that the system does not always act in the interests of the smaller shippers?

Mr. Romoff: I have been dealing with the Canadian Shippers' Council for five or six years. That has a strange role to play. The council is not in a position to negotiate with the conference, or with conference carriers, because it cannot commit cargo. It is there as a buffer and discusses general issues of interest to shippers as a whole. That is the situation in most parts of the world.

Senator MacDonald (Halifax): Do you mean it is something like a trade association?

Mr. Romoff: It is something like a trade association. It has an undefined, fuzzy concept because it cannot negotiate. It cannot say "Yes, we have a deal", because it cannot commit for its members. It can meet, exchange papers, attend receptions, and argue against what we are trying to accomplish, but it cannot say "Yes, we have a deal. You do that, we will do this, no problem." It cannot do that. The council is close to being a trade association, but it is certainly not in the same position as are the conferences, which are able to sit across the negotiating table and make deals.

Another interesting issue—and perhaps Mr. Earlam can talk about this in more detail because he has dealt with this in all parts of the world—is that, by their very nature, shippers' councils are funded privately by the members. Shippers' councils involve a commitment of time, effort and money to prepare submissions, briefs and appearances. In that context, one has to wonder exactly who the councils represent, whether that be the small shipper, who really cannot get involved in this kind of thing, or whether that be the larger shippers which ship more cargo and which can afford to devote people, time and money to the work of the shippers' council.

Certainly in this country, as I have observed, the shippers' council tends to consist of two kinds of people. On the one hand, we have people representing major shippers, which is fine. They have a substantial interest. On the other hand, we find what I would call professional industry bureaucrats—those in the trade associations, the export associations—who get involved in shippers' councils and who provide some back-up help. Perhaps Mr. Earlam would like to add whether this is a pattern around the world. I just know of the one in this country.

Mr. Earlam: There is much to be said on this subject, but I think one has to go back to where shippers' councils began. They began 25 years ago for entirely different reasons—to deal with the UNCTAD code of conduct for liner conferences.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'avez pas parlé des expéditeurs dans le mémoire. Permettez-moi une dernière question à ce sujet.

Si je comprends bien, le projet de loi C-21 créera un conseil des expéditeurs. Un conseil de ce genre existe à l'heure actuelle.

Quel est le rôle du conseil des expéditeurs et pourquoi insinue-t-on que le système ne sert pas toujours les intérêts des petits expéditeurs?

M. Romoff: Je fais affaire avec le Conseil canadien des expéditeurs depuis cinq ou six ans. Il a un rôle étrange à jouer. Il n'est pas en mesure de négocier avec la conférence, ni avec les transporteurs de la conférence, parce qu'il ne peut prendre d'engagements. Il sert d'intermédiaire et discute de questions qui intéressent en général les expéditeurs. C'est la même chose presque partout dans le monde.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Voulez-vous dire qu'il agit un peu comme une association professionnelle?

M. Romoff: Il ressemble à une association professionnelle. Son rôle n'est pas bien défini, parce qu'il ne peut pas négocier. Il ne peut pas dire: «Oui, marché inclus», parce qu'il n'est pas autorisé à prendre des engagements pour ses membres. Ses membres peuvent se réunir, échanger des documents, assister à des réceptions et argumenter contre ce que nous essayons de faire, mais ils ne peuvent pas dire: «Oui, marché conclu. Vous faites cela, nous faisons cela, il n'y a pas de problème.» Ils ne peuvent le faire. Le Conseil est presque une association professionnelle mais il n'est certainement pas dans la même position que les conférences qui peuvent s'asseoir à la table de négociation et conclure des marchés.

Un autre point intéressant—et M. Earlam voudra peut-être en parler plus en détail parce qu'il s'est occupé de cette question partout dans le monde—c'est que, de par leur nature, les conseils d'expéditeurs sont financés par leurs membres. Les conseils d'expéditeurs doivent consacrer du temps et de l'argent à la rédaction de mémoires et à la représentation de leurs membres. Dans ce contexte, il faut se demander exactement ce que ces conseils représentent, s'il s'agit du petit expéditeur qui ne peut pas vraiment s'occuper de ce genre de chose ou du gros expéditeur qui expédie davantage de marchandises et qui peut se faire représenter au conseil et y consacrer du temps ainsi que de l'argent.

Au Canada, comme je l'ai constaté, le conseil des expéditeurs est composé de deux types de membres. D'une part, nous avons des gens qui représentent les gros expéditeurs, ce qui est bien. Il y ont un grand intérêt. D'autre part, nous avons ce que j'appellerai les bureaucrates professionnels de l'industrie—ceux qui font partie des associations professionnelles, des associations d'exportation—qui participent aux conseils d'expéditeurs et qui apportent une certaine aide. M. Earlam aimerait peut-être nous dire s'il en va de même partout dans le monde. Je ne connais la situation que pour le Canada.

M. Earlam: Il y a beaucoup à dire sur ce sujet, mais je crois qu'il faut remonter à l'origine des conseils d'expéditeurs. Ils ont été créés il y a 25 ans pour des raisons tout à fait différentes—pour appliquer le code d'éthique des transporteurs mariti-

[Text]

That is a code of conduct to which Canada has not subscribed, so I think it is irrelevant to this discussion. Suffice it to say that shippers' councils were brought about at the suggestion of governments because they felt that there should be a shipper body which counteracted the alleged power of conferences. This practice started in Europe and has now spread worldwide. At that time, senior people in industry would look at the policies. It was all very new and novel and you had men of vision who saw, for example, that to get freight rates down to the lowest common denominator was not necessarily in their long-term best interests.

What has happened today? We no longer have those very senior men in industry willing to give of their time and energy to serve on shippers' councils. This is a very big problem in Europe and I suggest that it is not unparalleled in Canada. What we have, as Mr. Romoff has said, is bureaucrats and traffic managers who see part of their function to be the reduction of freight rates. There are other types of shippers' councils in the developed world that are funded entirely by governments and that are used by governments as instruments of government policy in getting freight rates down, but I do not think they have anything to do with this particular thing. Here we have meetings scheduled once a year with the Canadian Shippers' Council, and probably there are *ad hoc* meetings in addition to that several times during the course of the year between myself and the chairman of the shippers' council.

It has to be said that in many ways this is a useful contact, to the extent that points of common interest are discussed. We are aware of what they feel. But the basic problem is that, at the end of the day, a shippers' council can make no commitment. If we say, for example, that we are very sorry that we must put freight rates up, we are almost inevitably told that the economy won't stand it. To that, the standard reply will probably be, "Yes, that is why the freight rate increase is only 5 and not 10 per cent." But what really happens then is that the big boys with the power outside the meeting will be saying, "That's all very well, but now what about us?" The big boys don't really need the shippers' council for their own freight rate negotiations because they have that muscle anyway. But they play a role in looking after the little shippers. The real problem is that there is a conflict of interest in shippers' councils because they cannot at the same time look after the big shipper and the small shipper. It is the way the world has gone. The power of the bigger shipper is commercially so much greater that this cannot be done, but it is something which they continue to pretend—and I do not say that word offensively—to do. This is the case not just in Canada but in Europe, as well.

Senator Thériault: I have a difficult time accepting in my own mind what I think I understand from Senator MacDonald's question, which is that the Department of Consumer and Corporate Affairs is responsible for this legislation. We all know that the Department of Transport is one of the most powerful bureaucratic departments in this country. I remember, from past experience in trying to get them to change their

[Traduction]

mes de la CNUCED. Il s'agit d'un code d'éthique auquel le Canada n'adhère pas. Je crois donc que ce sujet est sans rapport avec la discussion. Je me contenterai de dire que les conseils d'expéditeurs ont été créés à la demande des gouvernements qui estimaient qu'il fallait un organisme pour contrebalancer le pouvoir présumé des conférences. C'est en Europe que sont nés ces conseils, et on en retrouve maintenant dans le monde entier. À l'époque, les doyens de l'industrie étudiaient les politiques. C'était très nouveau et des hommes prévoyants se sont rendu compte, par exemple, qu'il ne serait pas nécessairement très avantageux pour eux à long terme de ramener les taux de fret à leur plus bas commun dénominateur.

Que se passe-t-il aujourd'hui? Nous n'avons plus ces doyens qui veulent donner de leur temps pour siéger aux conseils des expéditeurs. C'est un problème très important en Europe et je pense qu'il en va de même au Canada. Ce que nous avons, comme l'a dit M. Romoff, ce sont des bureaucrates et des directeurs du transport qui considèrent que leur rôle consiste en partie à faire baisser les taux de fret. Il y a d'autres types de conseils d'expéditeurs dans le monde industrialisé que les gouvernements financent entièrement et utilisent pour faire baisser les taux de fret, mais je ne crois pas qu'ils aient quelque chose à voir avec cet élément. Ici des réunions sont prévues une fois l'an avec le Conseil canadien des expéditeurs; de plus, moi-même et le président du Conseil des expéditeurs nous nous rencontrons probablement à plusieurs autres occasions.

Il faut dire qu'à bien des égards ces réunions sont utiles dans la mesure où nous y discutons de points d'intérêts communs. Nous savons ce qu'ils pensent. Mais le principal problème, c'est que finalement un conseil d'expéditeurs ne peut prendre aucun engagement. Si nous disons, par exemple, que nous sommes tout à fait désolés d'être obligés d'augmenter les taux de fret, on nous répond presque inévitablement que l'économie ne pourra le supporter. À cela, la réponse habituelle sera probablement la suivante: «C'est la raison pour laquelle le taux de fret n'augmente que de 5 p. 100 et non de 10 p. 100.» Mais ce qui se passe vraiment, c'est que ceux de l'extérieur qui détiennent le pouvoir diront: «C'est très bien, mais que faites-vous de nous?» Ils n'ont pas vraiment besoin du conseil des expéditeurs pour leurs propres négociations, parce qu'ils disposent de ce pouvoir de toute façon. Mais ils jouent un rôle en s'occupant des petits expéditeurs. Le véritable problème, c'est qu'il existe un conflit d'intérêts au sein des conseils d'expéditeurs du fait qu'ils ne peuvent en même temps s'occuper des gros expéditeurs et des petits. Les choses sont ainsi. Le pouvoir des gros expéditeurs est commercialement tellement plus important que c'est impossible, mais ils continuent de prétendre qu'ils le font, et je ne le dis pas d'une manière blessante. Il n'en est pas ainsi seulement au Canada, mais en Europe également.

Le sénateur Thériault: J'ai du mal à croire que, si je comprends bien la question du sénateur MacDonald, le ministère de la Consommation et des Corporations est l'auteur de ce projet de loi. Nous savons tous que le ministère des Transports est l'un des ministères bureaucratiques les plus puissants du pays. Après avoir essayé de les faire changer d'idée sur quelque chose pour les provinces de l'Atlantique, je sais qu'il faut s'y

[Text]

minds on something for the Atlantic provinces, that they are pretty damned difficult to convince once they have made up their minds. That is why I want to ask, further to Senator MacDonald's questions to the witnesses, why they think Bill C-21 emanates from the Department of Consumer and Corporate Affairs? Why has Transport Canada accepted the recommendations of the Department of Consumer and Corporate Affairs to introduce Bill C-21? I am sure that there are other reasons, but from your point of view why is this so?

Mr. Romoff: Senator, far be it from me to explain how government works, but I have spoken with people in the Department of Consumer and Corporate Affairs about this subject and I have been told that this is a statute that exempts conferences from the anti-combines legislation. The anti-combines legislation is administered by the Department of Consumer and Corporate Affairs. Therefore, that department takes the very strong position that it has the right to influence the exempting legislation.

Senator Thériault: We have had discussions with people from the Department of Consumer and Corporate Affairs. You must also have talked with people from the Department of Transport.

Mr. Romoff: I certainly have.

Senator Thériault: Did they give you the same reason?

Mr. Romoff: They said that they have been told by their political masters that they must take into account the views of the Department of Consumer and Corporate Affairs. There have been in the past and there are now joint committees which consider these kinds of issues.

Senator Thériault: We have just been handed a brief, and from glancing at it I see that it is not from any political masters that I know of. This is the brief of an independent organization and this organization is in favour of Bill C-21.

Mr. Romoff: I can only tell you what I have been told, senator.

Senator Muir: Mr. Romoff, on page 11 of your brief you say that this legislation would make bad law, that it would not be in the public interest, that it would lead to the destruction of the conference system, that it would do damage to the business of Canada's ports, that it would hurt the majority of shippers and so on. I get the impression that you are vaguely opposed to Bill C-21.

Mr. Romoff: Sir, I'm glad you got the message.

Senator Muir: In your discussions with officials from the Department of Transport and the Department of Consumer and Corporate Affairs, did they tell you why they would like to make any change to the system? Did they tell you how it all came about? Did they give you the reasons?

Mr. Romoff: That, I am afraid, I really could not tell you. While I have had discussions with the bureaucrats in both

[Traduction]

prendre de bonne heure pour les faire changer d'avis une fois qu'ils ont pris une décision. C'est la raison pour laquelle je demande, pour faire suite aux questions que le sénateur MacDonald a posées aux témoins, pourquoi, à leur avis, le projet de loi C-21 provient du ministère de la Consommation et des Corporations? Pourquoi Transports Canada a-t-il accepté de présenter le projet de loi C-21 sur la recommandation du ministère de la Consommation et des Corporations? Je suis convaincu qu'il y a d'autres raisons, mais, à notre avis, pourquoi en est-il ainsi?

M. Romoff: Sénateur, loin de moi l'idée d'expliquer le fonctionnement du gouvernement, mais j'ai abordé cette question avec des fonctionnaires du ministère de la Consommation et des Corporations qui m'ont dit que c'était une loi qui soustrayait certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence. Comme la Loi sur la concurrence relève du ministère de la Consommation et des Corporations, celui-ci estime qu'il a le droit d'influencer la Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence.

Le sénateur Thériault: Nous avons échangé des points de vue avec des fonctionnaires du ministère de la Consommation et des Corporations. Vous devez avoir également parlé à des fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Romoff: En effet.

Le sénateur Thériault: Vous ont-ils donné la même raison?

M. Romoff: Ils m'ont dit que leurs décisionnaires leur avaient demandé de tenir compte du point de vue du ministère de la Consommation et des Corporations. Des comités mixtes ont étudié ces questions par le passé et se penchent encore dessus aujourd'hui.

Le sénateur Thériault: On vient tout juste de nous remettre un mémoire et, en y jetant un coup d'oeil, je constate qu'il ne provient pas de décisionnaires que je connais. Il s'agit d'un mémoire d'un organisme indépendant qui approuve le projet de loi C-21.

M. Romoff: Je ne puis vous répéter que ce qu'on m'a dit, sénateur.

Le sénateur Muir: A la page 11 de votre mémoire, vous déclarez que ce projet de loi ne serait pas une bonne mesure législative, qu'il irait à l'encontre de l'intérêt public, qu'il sonnerait le glas du système des conférences, qu'il nuirait aux activités des ports canadiens, qu'il ferait du tort à la plupart des expéditeurs, etc. J'ai l'impression que vous vous opposez vaguement au projet de loi C-21.

M. Romoff: Monsieur, je suis heureux que vous ayez compris le message.

Le sénateur Muir: Dans le cadre de vos discussions le ministère des Transports et celui de la Consommation et des Corporations, les fonctionnaires vous ont-ils dit pourquoi ils aimeraient apporter des modifications au système? Vous ont-ils dit comment ils en sont venus à cette conclusion? Vous ont-ils donné les raisons?

M. Romoff: Je suis désolé, mais je ne pourrais vraiment pas vous le dire. Même si j'ai des échanges avec des fonctionnaires

[Text]

departments over a number of years—indeed, I have been involved in this process since 1982, when this subject was first examined—and while people are quite amenable to meetings and discussions, in the end one is presented with a draft statute. They say, in effect, that they have consulted with many people, yet they give you a draft statute with no justification. For example, the government white paper that came out two years ago, “Freedom to Move”, devotes one and a quarter pages to maritime issues and does not even try to justify anything. It simply states that there will be a statute that will say the following things. So while we may discuss, I, at least, have never received a proper justification.

Senator Muir: I am very interested in what Mr. Earlam has suggested in paragraph 3, page 2 of his brief. He has said that Hapag-Lloyd and ACL call at Halifax when their Canadian cargo could just as well move through U.S. ports if there were no Canadian conferences. That statement causes me some concern. Are you suggesting that Halifax could become a ghost town if there were no conferences?

Mr. Earlam: I am providing an example of what could happen, senator. I am not saying that it will happen; I am saying that it could happen. Let us put it this way, that the ships calling at Canadian ports from Britain and Europe are about 40 per cent full of Canadian conference cargo. The other 60 per cent is for the U.S.

In those particular circumstances it does not take much imagination to see where the base cargo is. For example, in the ACL and Hapag-Lloyd it rests in New York. We all know that in actual fact that cargo can be discharged in New York and trucked up to Canada. All I am suggesting is that in such a scenario, if it were to happen, it obviously would mean less work for those concerned in the area of Halifax, and the various activities there. I think that is a self-evident fact of life, if that were to happen. I sincerely hope it will not but I'm just giving you an example of what could happen.

Senator Muir: Mr. Earlam, I believe that in your remarks you mentioned a dollar figure that we might lose all over Canada.

Mr. Earlam: One billion dollars. Let me try to explain that. When one container comes into Canada, it incurs the work done in the terminal, the work done in forwarding it, the work done in trucking it or railing it and the work done in delivering it. Obviously, some of that would apply even if it were to go through the States, but not all. So I am not suggesting if the figure of \$1 billion is right. I was deliberately conservative in my figure so that I could not be accused of overestimating it. But if that is right, you could say at a guess that at least half of that would be lost if it were to go through U.S. ports.

Senator Muir: Do you or Mr. Romoff feel that this has been brought to the attention of senior officials in either of the departments that we have referred to or to government officials?

Mr. Romoff: Many times.

[Traduction]

de ces deux ministères depuis un certain nombre d'années—en fait, je m'occupe de cette question depuis 1982, lorsqu'on a commencé à l'étudier—et même si les gens sont très souples au cours des réunions et des échanges de points de vue, ils finissent par présenter un projet de loi. Ils disent, en fait, qu'ils ont consulté quantité de gens même s'ils vous soumettent un projet de loi sans aucune justification. Par exemple, le livre blanc du gouvernement «Aller sans entraves» qui a été publié il y a deux ans consacre une page et quart au transport maritime et n'essaie même pas de justifier quoique ce soit. On y dit simplement qu'il y aura un projet de loi sur ces questions. Ainsi, bien que nous ayons échangé des points de vue, personne ne m'a jamais donné de justification.

Le sénateur Muir: je m'intéresse plus particulièrement à une remarque faite par M. Earlam au paragraphe 3 de la page 2 de son mémoire. Il y dit que *Hapag-Lloyd* et *ACL* livrent les marchandises des conférences canadiennes à Halifax, alors qu'elles pourraient être acheminées par ports américains s'il n'y avait pas de conférences canadiennes. Cette déclaration m'inquiète un peu. Voulez-vous dire par là qu'Halifax pourrait devenir une ville fantôme s'il n'y avait pas de conférences?

M. Earlam: Je donne un exemple de ce qui pourrait se produire, sénateur. Je ne dis pas que cela va se produire; je dis que cela pourrait arriver. Disons que les navires en provenance de la Grande-Bretagne et de l'Europe qui mouillent dans les ports canadiens sont remplis à peu près à 40 p. 100 de marchandises des conférences canadiennes. Les 60 p. 100 restant sont destinés aux États-Unis.

Dans ces circonstances particulières, il ne faut pas beaucoup d'imagination pour savoir où sont les marchandises de base; pour l'ACL et Hapag-Lloyd, c'est à New-York. Nous savons tous que ces marchandises pourraient très bien être déchargées à New York et amenées par camion au Canada. Tout ce que je veux dire, c'est que, si cela devait se produire, il s'ensuivrait évidemment un ralentissement des activités dans la région d'Halifax. Je crois qu'on n'y pourrait rien si cela devait se produire. J'espère de tout cœur qu'il n'en sera pas ainsi, mais je vous donne simplement un exemple de ce qui pourrait arriver.

Le sénateur Muir: monsieur Earlam, je crois que vous chiffrez ce que vous pourrions perdre pour l'ensemble du Canada.

M. Earlam: Un milliard de dollars. Permettez-moi d'essayer de vous expliquer. Lorsqu'un conteneur arrive au Canada, il faut le décharger au terminal, l'expédier, le transporter par camion ou par chemin de fer et le livrer. Évidemment, il en serait un peu de même s'il fallait passer par les États-Unis, à quelques étapes près. Je ne prétends pas que ce chiffre est exact. J'ai été volontairement optimiste, pour qu'on ne m'accuse pas d'avoir exagéré. Mais, s'il est exact, vous pourrez parier que nous en perdrons au moins la moitié si nous devons passer par l'entremise de ports américains.

Le sénateur Muir: Selon vous ou M. Romoff, cette question a-t-elle été portée à l'attention des hauts fonctionnaires des ministères dont nous avons parlé ou de fonctionnaires du gouvernement?

M. Romoff: À de nombreuses reprises.

[Text]

Senator Muir: That we would lose this sort of thing?

Mr. Romoff: That there was a danger, a risk. There's no question about that. They have been told that many, many times. I have done so personally many, many times.

Senator Muir: What was the reaction?

Mr. Romoff: "We understand what you are saying but we don't feel the risk is that great, and we don't think it will happen."

Senator MacDonald (Halifax): From which department?

Mr. Romoff: I would say more Consumer and Corporate Affairs.

Senator MacDonald (Halifax): You would have to say that. I want to go back to Senator Thériault's theme. We know what the hell we are asking exemption from, but if this was left to Transport we would have a different bill.

Mr. Romoff: Yes. There's no question that we would have a very different bill.

Senator Thériault: Mr. Earlam, at one point in your remarks you said that conferences are necessary if properly organized and operated. You used the word "if". I'm not suggesting that I am quoting you verbatim but I know that you had an "if" in there. Are you telling me that you are not properly organized?

Mr. Earlam: I am telling you that we are.

Senator Thériault: Well, why did you put an "if" in there?

Mr. Earlam: Well, because I think there are certain conferences throughout the world—and I am talking worldwide—that are not necessarily properly operating.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Romoff and Mr. Earlam.

Senator Turner: I have just one question. Mr. Romoff, governments always say, "We consulted with business, labour and consumers." This is their standard saying.

Mr. Romoff: Yes.

Senator Turner: Was your organization ever consulted, or were you or Mr. Earlam ever consulted personally, or did you have to go to the departments before the bill was drafted?

Mr. Romoff: To be frank, we had to make the approaches.

Senator Turner: Thank you, sir.

The Chairman: We now have with us, from the Canadian Retail Association, Mr. Doug Stewart, General Manager; Mr. D.W. McCalden, General Manager, National Distribution for Sears Canada; and Mr. Bill Clark, Director of Distribution for the Hudson's Bay Company.

Mr. D. W. McCalden, General Manager, National Distribution for Sears Canada, Canadian Retail Association: I thank the committee for accommodating us today. I hope we

[Traduction]

Le sénateur Muir: Que nous perdrons cet argent?

M. Romoff: Qu'il y avait un danger, un risque. Il n'y a pas de doute à ce sujet. On le leur a répété maintes fois. Je l'ai fait moi-même à plusieurs reprises.

Le sénateur Muir: Comment ont-ils réagi?

M. Romoff: «Nous comprenons bien votre point de vue, mais nous ne croyons pas que le risque est si grand ni que cela se produira.»

Le sénateur MacDonald (Halifax): De quel ministère parlez-vous?

M. Romoff: Je dirais surtout du ministère de la Consommation et des Corporations.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il vous faut le dire. Je veux revenir au point soulevé par le sénateur Thériault. Nous savons très bien ce que nous voulons soustraire à l'application de la loi, mais, si c'était laissé à la discrétion de Transports Canada, nous aurions un projet de loi différent.

M. Romoff: Oui. Il n'y a pas de doute que nous aurions un projet de loi très différent.

Le sénateur Thériault: M. Earlam, à un certain moment vous avez dit que les conférences étaient nécessaires si elles étaient organisées et dirigées efficacement. Vous utilisez l'adverbe «si». Je ne sais pas si je cite exactement votre texte, mais je sais que vous aviez utilisé un «si». Voulez-vous dire que vous manquez d'organisation.

M. Earlam: Au contraire.

Le sénateur Thériault: N'avez-vous pas pourtant nuancé votre phrase par un «si»?

M. Earlam: Eh bien, c'est parce que je crois que certaines conférences dans le monde—et je parle à l'échelle mondiale—ne sont pas nécessairement bien dirigées.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Le sénateur Turner: J'ai une question. Monsieur Romoff, les gouvernements disent toujours qu'ils ont consulté les entreprises, les syndicats et les consommateurs. C'est la réponse classique.

M. Romoff: Oui.

Le sénateur Turner: Votre organisme ou vous-même et M. Earlam avez-vous été consultés, ou avez-vous dû communiquer vous-même avec les ministères avant que le projet de loi ne soit rédigé?

M. Romoff: En toute franchise, nous avons dû faire les premiers pas.

Le sénateur Turner: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Nous accueillons maintenant, de la Canadian Retail Shippers' Association, M. Doug Stewart, directeur général, M. D. W. McCalden, directeur général de la distribution nationale chez Sears Canada, et M. Bill Clark, directeur de la distribution à la Compagnie de la Baie d'Hudson.

M. D. W. McCalden, directeur général de la distribution nationale chez Sears Canada, Canadian Retail Shippers' Association: Je remercie le Comité d'avoir accepté de nous enten-

[Text]

shall have enough time to tell our story. As Monty Python has said many times, "Now for something completely different". Obviously you are going to get a different perspective depending on whether you are talking to the buyer or the seller. We happen to be the buyer, and we certainly do not agree with virtually anything that Mr. Earlam or Mr. Romoff have said. Before I go into my brief, I would like to make one or two opening remarks.

The fundamental you have to decide is whether it is proper for a cartel-like action to dictate rates? Should all of the glass manufacturers get together and say "All these glasses will be at this price, because we have a manufacturer who can produce them at 10 cents and manufacture at 20 cents"? In Canada should we allow that kind of activity to prevail? We are in the retailing business. I would love to have a situation where we could all sell our shirts at the same price and make a tremendous profit. That would be delightful.

That is why Consumer Affairs is involved. I did not participate in too much of the activity. We did not speak to Consumer Affairs. We spoke to Transport Canada. This is a Transport Canada bill. They asked us whether we should give the conference an exemption, and, as a Shippers' Council, we said that we should give them exemption only on the basis that there would be a balance. They should not have exemption unless there is that balance.

Secondly, I would like to refer to the Shippers' Council. I do not agree with Mr. Romoff's comments as to what is the Shippers' Council. The Shippers' Council was formed because we had a cartel-like action on one side who dictated terms, conditions and rates; and we had a bunch of diffused shippers on the other side. So the Shippers' Council was put in place to try to give some balance. Obviously, as you have seen before, the Shippers' Council was a meaningless exercise. It did not give that balance. This bill will.

With those opening remarks, I would like to get on with our actual presentation. First, I would like to identify who we are. The Canadian Retail Shippers' Association is a co-operative, non-profit association, comprised of some 247 members, which has been in operation for some 34 years. Our membership consists of a cross-section of Canadian retailers ranging from the national department stores and chain stores to your local independent retailer in some of the 262 communities that we service. This membership list, which we did not give you, includes everyone. The first name on the list happens to be Alberta Furniture. We also have Eaton's, Zellers, Sears and Hudson's Bay. So we have 240 members, some of them very large and some of them very small. We represent retailers across the country.

We are different from some of the other associations who may have come before you, who could be classified very broadly as a trade association. We are not a trade association—far from it. Our association really does one thing and one thing only. We purchase transportation for our members. We are the ones not unlike what Mr. Romoff has said: If we met a conference body at the table, we in effect can make a

[Traduction]

dre aujourd'hui. J'espère que nous aurons suffisamment de temps pour raconter notre histoire. Comme l'a dit Monty Python à maintes reprises: «Et maintenant passons à quelque chose de tout à fait différent». On obtient de toute évidence un point de vue différent selon que l'on s'adresse à l'acheteur ou au vendeur. Il se trouve que nous sommes le vendeur et que nous ne partageons sans doute sur aucun point l'opinion de M. Earlam ou de M. Romoff. Avant de présenter mon mémoire, permettez-moi de faire quelques remarques préliminaires.

Il faut avant tout se demander s'il est opportun de recourir à une sorte de cartel pour imposer des taux? Tous les fabricants de verres devraient-ils s'entendre et dire: «Tous ces verres seront vendus à tel prix parce que nous avons un fabricant qui peut les produire à 10 cents et un autre à 20 cents»? Devrions-nous permettre ce genre de chose au Canada? Nous sommes dans le commerce de détail. Je serais enchanté si nous pouvions tous vendre nos chemises au même prix et réaliser un énorme bénéfice. Ce serait merveilleux.

C'est la raison pour laquelle le ministère de la Consommation et des Corporations s'en mêle. Je n'ai pas beaucoup participé à cet exercice. Nous n'avons pas parlé aux représentants de ce ministère. Nous avons rencontré des gens de Transport Canada. C'est un projet de loi de Transport Canada. Ils nous ont demandé s'il fallait sous-traire la conférence à l'application de la Loi et, en tant que conseil des expéditeurs, nous avons dit que nous étions prêts à la faire seulement s'il y avait un contre-poids. C'est indispensable.

Deuxièmement, j'aimerais parler du conseil des expéditeurs. Je ne partage pas le point de vue de M. Romoff sur le rôle du Conseil des expéditeurs. Celui-ci a été créé parce que nous avions d'une part un cartel qui dictait les conditions et les taux et, d'autre part, des expéditeurs non regroupés. Le Conseil des expéditeurs a donc été mis en place pour tenter d'établir un équilibre. Il semble de toute évidence, comme nous l'avons déjà vu, que le conseil a été inutile. Il n'a pas réussi à faire contre-poids. Ce projet de loi y parviendra.

J'en viens maintenant à notre exposé. Premièrement, permettez-moi de décrire notre groupe. La Canadian Retail Shippers' Association est une association coopérative sans but lucratif regroupant quelque 247 membres, qui exerce ses activités depuis environ 34 ans. Nous comptons parmi nos membres un échantillon de détaillants canadiens, qui sont aussi bien des magasins à rayons et des magasins à succursales multiples que des marchands indépendants des 262 villes que nous desservons. Cette liste de membres, que nous vous avons pas remise, donne le nom de chacun d'eux. Il se trouve que le premier nom sur la liste est Alberta Furniture. Nous y retrouvons Eaton's Zellers, Sears et La Baie. Nous regroupons donc 240 détaillants, gros et petits. Nous représentons des détaillants de toutes les régions du pays.

Notre association diffère de certaines autres qui se sont peut-être présentées devant vous et qu'on pourrait considérer généralement comme des associations professionnelles. Nous ne sommes pas une association professionnelle loin de là. Nous n'exerçons vraiment qu'une seule activité. Nous achetons des services de transport pour nos membres. Nous sommes plutôt de l'espèce dont a parlé M. Romoff: si nous rencontrons une

[Text]

deal. So I want to make that distinction. We are the customer. We are not some trade association between the conferences and the ultimate customer. We are the purchaser of the product, and we have done this for some three, four or five years.

Our association, by the way, is one of the associations, as part of the Shippers' Council, and we supported their brief. We would also like to make that comment. We would also like to say that the council, because of its many members, is very broad in its approach. In effect, we would like to give you a practical demonstration of how the conferences do not work.

Furthermore, as retailers—and we are different from some of the other members of the Shippers' Council who are predominantly exporters—we are importers. Fundamentally we are retailers, but we import merchandise to sell in our store. Our strategy, over the years that we have been in business as a co-operative group, is that we attempt wherever we can to control the ocean freight selection. We do this from Canada. It is always a fight between the seller and buyer of products, not in transportation services, as to who controls the movement of freight. We buy f.o.b.; so we control the freight from the Far East, Europe, or wherever. In that process we spend \$20 million doing that. We are a very sizable buyer of ocean freight. So when you listen to what we are saying, and the demonstration that we will give you, this is a very pragmatic and practical application of how a purchaser of freight does not see that the present conference system, or the present act, works to the advantage of Canadian consumers. I will now turn this over to Mr. Stewart to go through our actual experience.

Mr. Doug Stewart, General Manager, Canadian Retail Association: The experience that we are talking about certainly is not in the largest corridor with which the Canadian Retail Shippers' Association is involved as a group—that is, between Asia and Canada. In the mid to late 1970s, the conference cartels virtually controlled the liner trade between Asia and Canada. The result of that near-monopoly situation was excessively high freight rates. Our association met with the conferences of the day to address some of the serious issues, the most significant of which was supplying our association with per-container rates or box rates, as opposed to the specific commodity conference tariffs that prevailed. The specific commodity rates clearly incorporated the value of service philosophy as a pricing technique, as opposed to the cost of service philosophy we wish to establish.

All of our suggestions and requests were turned down by the shipping cartels, leaving us no alternative but to establish our association's offshore program outside the conference. Since our program made the shift in 1979 there has been a general weakening of the conference structure from Asia to Canada, and our program has survived well, with a good selection of liner carriers to choose from. Our annual tender process, combined with confidential contracts with our chosen carriers, has struck a balance of negotiating strength between our association and our chosen ocean carriers. We have been able to put

[Traduction]

conférence à la table, nous pouvons conclure un marché. Je tiens à faire cette distinction. Nous sommes le client. Nous ne sommes pas une quelconque association professionnelle servant d'intermédiaire entre les conférences et le client ultime. Nous achetons le produit; c'est ce que nous faisons depuis trois, quatre ou cinq ans.

Notre association, soit dit en passant, est membre du Conseil des expéditeurs et souscrit à son mémoire. Nous aimerions également dire que le Conseil, à cause du nombre de ses membres, adopte une position très générale. En fait, nous aimerions vous expliquer ce que ne sont pas les conférences.

En outre, en tant que détaillants, nous nous distinguons des autres membres du Conseil des expéditeurs qui sont pour la plupart des exportateurs, car nous sommes des importateurs. Nous sommes essentiellement des détaillants, mais nous importons des marchandises pour vendre sans nos magasins. Depuis que nous avons adopté un système coopératif, nous avons tenté toutes les fois que nous l'avons pu de contrôler le fret maritime. Nous le faisons à partir du Canada. Ce sont toujours le vendeur et l'acheteur des produits et non les services de transport qui livrent bataille pour contrôler le mouvement des marchandises. Nous achetons francs à bord; nous pouvons donc contrôler la marchandise à partir de l'Extrême-Orient ou de l'Europe, par exemple. Nous y consacrons 20 millions de dollars. Nous sommes un acheteur très important de fret maritime. En nous écoutant vous comprendrez pourquoi un acheteur de marchandises ne considère pas que le système actuel de conférence, ou la loi actuelle, sert les intérêts des consommateurs canadiens. Je passe maintenant la parole à M. Stewart qui vous parlera de notre expérience.

M. Doug Stewart, directeur général, Canadian Retail Shippers' Association: L'expérience dont nous parlons n'est certainement pas le corridor le plus important dont s'occupe la Canadian Retail Shippers' Association en tant que groupe, c'est-à-dire entre l'Asie et le Canada. Au milieu des années 70, les cartels de conférences contrôlaient pour ainsi dire le trafic de ligne entre l'Asie et le Canada. Cette situation quasi-monopolistique a entraîné des taux de fret excessivement élevés. Notre association a rencontré les conférences du jour pour discuter de certains problèmes graves, le plus important étant celui qui consistait à fournir à notre association des tarifs pour les conteneurs qui seraient différents des tarifs préférentiels appliqués par la conférence. Il est évident que l'on tient compte, dans les tarifs préférentiels, de la valeur du service pour établir les prix et non pas du coût du service comme nous le souhaitons.

Toutes nos propositions et demandes ont été rejetées par les cartels, de sorte que nous n'avions d'autre choix que de mettre sur pied notre propre programme pour outre-mer en dehors de la conférence. Depuis que nous avons procédé à ce changement en 1979, la structure de la conférence entre l'Asie et le Canada s'est affaiblie de façon générale. Notre programme a bien tenu le coup et il existe plusieurs transporteurs maritimes à qui nous pouvons nous adresser. Notre processus annuel d'adjudication des contrats et les contrats confidentiels que nous concluons avec les transporteurs choisis, a permis de renforcer nos pouvoirs de négociation avec nos transporteurs océaniques. Nous

[Text]

together confidential contracts with our carriers, where our carriers were operating outside the conference environment.

Over the past eight years we have maintained contact with the prevailing conferences from Asia and have met with them on many occasions to explore a workable agreement. At meetings which were held in Toronto, Vancouver, Tokyo, and as recently as October of 1986 in Regina, we met with the managing director of ANAERA, which is the Asia-North America eastbound rate agreement—a super conference. We were given little encouragement that the cartels would seriously consider any consultative process which included shipper input.

While it may be philosophically stated by others who appear before you that the worldwide vessel overcapacity or glut of bottoms creates an environment which will see conferences continue to decline, we do not see this occurring in all trade lines. We do not see this occurring in all trade lanes. In particular, the largest shipping ocean corridor in the world is that between Asia and North America, a trade lane that is of paramount importance to Canada's trading future. In this trade lane shipping line cartels are gaining significant momentum and will soon virtually monopolize the liner trade between Asia and North America.

In today's environment of super conferences, such as the TWRA, which is the westbound conference, and its eastbound counterpart, ANERA, the viable outsider options—which are carriers not within the confines of the conference—are becoming less and less available. We are greatly concerned that the ocean shipping cartels will again so dominate the market that we will lose any balance that we have achieved over the past eight years. While our position reflects an inbound scenario, the exporters dilemma is the same outbound. The carriers that we are talking about who operate under ANERA on the inbound, are the same carriers who are members of the TWRA on the outbound.

Since the introduction of the "freedom to move" initiative and the specific legislation in the previous Bill C-122, now Bill C-21, we have endorsed this legislation as the only method by which we can establish a balanced negotiating position between shipper and carrier in a conference environment, as long as foreign-controlled shipping is provided exemption from anti-combines legislation. Our direct experience, which is actual and theoretic, clearly conflicts with the notion that conferences which dominate a corridor will ever adopt a consultative process with shippers. This is simply not a factual or realistic assumption. Shippers need the provisions contained in Bill C-21 to level the playing field.

While we endorse and support Bill C-21 in its entirety, we would offer specific comment on two of its more controversial provisions.

First, service contracts. In our opinion, the backbone of the free enterprise system is the right of a seller and a buyer to successfully negotiate a level of service to be provided and a cost for that service. For this process to be successful, the posi-

[Traduction]

avons réussi à passer des contrats confidentiels avec nos transporteurs hors-conférence.

Au cours des huit dernières années, nous sommes restés en contact avec les conférences d'Asie et avons reconstruit leurs représentants à plusieurs reprises en vue de conclure une entente réaliste. Lors des réunions qui ont eu lieu à Toronto, à Vancouver, à Tokyo et dernièrement à Regina, en octobre 1986, nous avons rencontré le directeur de la conférence Asia-North America eastbound rate agreement (ANAERA), qui est une super-conférence. Nous avons appris qu'il était peu probable que les cartels envisagent sérieusement de tenir des consultations avec, entre autres, les expéditeurs.

Bien que les autres témoins qui comparaissent devant vous puissent affirmer que la surabondance de navires à l'échelle internationale continuera d'entraîner le déclin des conférences, nous ne croyons pas que cela risque de se produire pour toutes les lignes, sur toutes les routes commerciales. De façon plus précise, le plus grand corridor maritime à l'échelle internationale se trouve entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Cette route commerciale revêt une importance capitale pour l'avenir commercial du Canada. Les cartels maritimes, dans ce cas-ci, voient leur influence grandir de sorte qu'ils monopoliseront bientôt pratiquement le transport maritime entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

Compte tenu des super-conférences qui existent aujourd'hui comme la TWRA, qui assure des services à destination de l'Ouest, et l'ANERA, qui assure des services à destination de l'Est, les autres possibilités viables, c'est-à-dire les transporteurs hors-conférence, sont de moins en moins nombreuses. Nous craignons que les cartels recommencent à dominer le marché au point où disparaîtrait l'équilibre atteint au cours des huit dernières années. Bien que notre position reflète la situation des transporteurs qui assurent des services à destination du Canada, les exportateurs font face au même dilemme. Les transporteurs qui opèrent sous l'égide de l'ANERA à partir de ports étrangers sont aussi les transporteurs membres de la TWRA qui exercent leurs activités à partir du Canada.

Nous appuyons cette mesure législative depuis que le principe de la «liberté de circulation» et les dispositions de l'ancien projet de loi C-122, maintenant connu sous le nom de C-21 ont été introduits. Ce projet de loi constitue, d'après nous, le seul moyen d'établir une position de négociation équilibrée entre l'expéditeur et le transporteur au sein d'une conférence, et ce tant que le transport maritime sous contrôle étranger est exempté de la loi anticoncurrence. Notre propre expérience, qui est à la fois réelle et théorique, contredit clairement la notion selon laquelle les conférences qui dominent un couloir consulteront les expéditeurs. Il ne s'agit pas là d'une hypothèse factuelle ou réaliste. Les expéditeurs ont besoin des dispositions du projet de loi C-21 pour être au même niveau que les autres.

Nous appuyons l'ensemble du projet de loi C-21. Toutefois, nous avons des observations précises à faire au sujet de deux dispositions qui figurent parmi les plus controversées.

Il y a d'abord les contrats d'exclusivité limitée. À notre avis, tout régime de libre-entreprise est fondé sur le droit d'un vendeur et d'un acheteur de négocier avec succès un certain niveau de service et le coût de ce service. Pour que le processus

[Text]

tions of either party should not be affected by the knowledge that the terms and conditions of the agreement will be available to competitors of either the buyer or the seller. The confidentiality of the service contract is absolutely required to avoid distortion and limitation of the service contract provision.

We understand that it is the intent of the legislation that service contracts be confidential between shipper and carrier; however, the wording of clause 4(1)(c) may allow a conference access to the details of the service contract, while still meeting the legislation's requirements. We recommend that the verbiage be modified to clearly establish that the terms and conditions of the confidential contracts not be available to any parties other than the shipper, the carrier and the government agency.

We have no objection to a carrier filing with his chosen conference notice that a confidential contract does exist between a specific shipper and a carrier. However, the detailed terms and conditions, and specifically the rate, should not be part of that filing.

The second item I should like to comment on is the right to independent action. Again, we support this initiative within the legislation. Conferences generally have a tendency to structure themselves based on the minimum available services of the weakest cartel carrier, and the financial return requirements of the highest cost cartel carrier. As such, a carrier which may be in a position to offer a superior service or a better rate is unable to do so without the right of independent action. The result is both shipper and carrier are deprived of an opportunity of mutual benefit.

We believe the independent action provision is imperative if we are to have an environment where carriers are encouraged to use initiative and innovation to secure business. Without it, there is far less incentive to specialize or tailor services to meet a shipper's needs. Without the provision, the lowest common denominator of the cartel's service and the highest cost operator will dictate the cartel's offering to Canadian shippers.

In conclusion, we would like to add that the Shipping Conferences Exemption Act of 1979 is truly out of step with the realities of today's liner trades with Canada. While exemption of shipping line cartels from the provisions of the Competition Act appear necessary for global continuity, it is imperative that shippers be protected by having sufficient tools available to them to balance the unwieldy power of a shipping line cartel.

So-called stability to a conference is a lack of competition and high prices to shippers. We believe that Bill C-21 does address this problem and accomplishes establishing ground rules which both shippers and carriers can comfortably operate within. The legislation is fair and balanced between shippers and carriers, and we strongly urge this committee to endorse Bill C-21 and support its timely passage into law.

[Traduction]

porte fruit, il ne faut pas que les positions de chaque partie soient compromises par le fait que les modalités de l'entente seront dévoilées aux concurrents de l'acheteur ou du vendeur. Il est essentiel que le contrat d'exclusivité limitée demeure confidentiel pour éviter que les dispositions de celui-ci ne soient modifiées ou restreintes.

Nous croyons que l'objectif du projet de loi est d'assurer la confidentialité des contrats d'exclusivité limitée signés entre un expéditeur et un transporteur. Toutefois, le libellé de l'alinéa 4(1)c) pourrait permettre à une conférence de prendre connaissance des modalités d'un contrat d'exclusivité limitée, tout en satisfaisant les exigences du projet de loi. Nous recommandons que le libellé soit modifié pour qu'il soit clairement établi que les modalités des contrats confidentiels ne peuvent pas être communiquées à des parties autres que l'expéditeur, le transporteur et l'organisme du gouvernement.

Nous acceptons qu'un transporteur puisse informer sa conférence qu'un contrat confidentiel existe entre un certain expéditeur et un transporteur. Toutefois, les modalités de l'entente, et surtout le tarif fixé, ne doivent pas être communiqués à celle-ci.

Le deuxième point que je souhaite soulever concerne les mesures distinctes. Là, nous appuyons cette disposition. Les conférences ont habituellement tendance à structurer leurs tarifs en se fondant sur les services minimums assurés par le transporteur le plus faible du cartel et les besoins financiers du transporteur dont le coût est le plus élevé. Ainsi, le transporteur qui peut être en mesure d'offrir un service supérieur ou un tarif plus intéressant ne peut agir sans prendre de mesures distinctes. L'expéditeur et le transporteur sont ainsi privés d'un avantage dont les deux pourraient profiter.

Nous croyons que la disposition sur les mesures distinctes est essentielle pour créer un milieu où les transporteurs seront encouragés à faire preuve d'initiatives et d'innovation en vue d'obtenir des contrats. En l'absence d'une telle disposition, ils ne seront pas portés à offrir des services qui sont adaptés aux besoins de l'expéditeur. Sans cette disposition, le plus faible dénominateur commun du cartel et l'exploitant dont les coûts sont les plus élevés dicteront l'offre faite par le cartel aux expéditeurs canadiens.

En conclusion, nous aimerions ajouter que la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes ne reflète absolument pas les problèmes auxquels les transporteurs d'aujourd'hui doivent faire face au Canada. Bien qu'il paraisse nécessaire d'exclure les cartels maritimes des dispositions de la Loi sur la concurrence pour assurer la continuité, il est essentiel que les expéditeurs soient protégés et qu'on leur fournisse les outils nécessaires pour contre-balancer l'énorme pouvoir d'un cartel maritime.

La présumée stabilité d'une conférence vient de l'absence de concurrence et de l'imposition de prix élevés aux expéditeurs. Nous croyons que le projet de loi C-21 s'attaque à ce problème et établit des règles de base à l'intérieur desquelles les expéditeurs et les transporteurs pourraient travailler sans difficulté. Ce projet de loi régularise la situation entre les expéditeurs et les transporteurs. Nous exhortons le Comité à appuyer le projet de loi C-21 et à assurer son adoption dans les meilleurs délais.

[Text]

The Chairman: Are there any questions?

Senator Bell: What is the most important ingredient as a customer, the cost, the service, the reliability, or are they all equal?

Mr. Stewart: I would say they are all factors. To use the word, "balance", when one tries to determine what is the value of a service one is buying, the value portion is a balance between the cost, the reliability and the service. Each shipper or each consignee has to determine, in his own particular circumstance, exactly how much weight he has to each one of those factors, but there is definitely a balance. It is almost an individual decision.

Mr. McCalden: We are not fertilizer exporters or importers, but we do buy products that are very seasonable.

Senator Bell: And most definitely reliability would be included in that?

Mr. McCalden: Yes, we call that "service".

Senator Bell: As a follow up from that, would not a well-run shipping conference take those considerations into account as far as a member was concerned? If there were an independent who decided to cut prices, who would have a slower delivery time, would not a well-run conference take that into consideration? Would it not be guaranteed that you would have a standard?

Mr. McCalden: At what cost?

Senator Bell: The cost as part of the three elements.

Mr. McCalden: We feel at too high a cost. We operated for a long time without conferences and we had an excellent service provided to us. There is a myth that only conferences offer reliable services and everyone else is a tramp. That is not the case. There are very capable lines that have offered weekly service previously, a reliable service, and they were outside of the conferences.

Senator Bell: Would that still not be the case without Bill C-21?

Mr. McCalden: Not in our judgment. Our judgment is that the super conferences, particularly ANERA, have gathered all of the members and said "Cease and desist making deals. We will make the deals for you. Let's all charge 20 cents a glass rather than 10 cents a glass."

That is the real world. That is what is happening now.

Senator Thériault: There is no doubt where you stand on the matter. From your point of view, there is a cartel that has to be checked or destroyed.

Mr. Stewart: No.

Senator Thériault: Hear me out. I am not only basing that on what people have said, but I am reading between the lines. If Bill C-21 does some of the things, never mind all of the things that opponents to the bill are saying—the people representing the conferences and others—do you not see down the

[Traduction]

Le président: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Bell: Quel est l'élément qui revêt le plus d'importance aux yeux d'un client: le coût, le service, la fiabilité ou ces facteurs sont-ils tous d'égale importance?

M. Stewart: Je dirai que tous ces facteurs entrent en ligne de compte. On parvient à déterminer la valeur d'un service qu'on achète en établissant un «équilibre» entre les facteurs coût, fiabilité et service. Chaque expéditeur ou consignataire doit lui-même déterminer l'importance à accorder à chacun de ces facteurs. Mais il y a sans aucun doute un équilibre entre eux. Il revient presque à chacun de le déterminer.

M. McCalden: Nous ne sommes pas des exportateurs ou des importateurs d'engrais, mais nous achetons des produits qui sont de saison.

Le sénateur Bell: Et le facteur fiabilité serait assurément inclus dans cela?

M. McCalden: Oui, c'est ce que nous appelons du «service».

Le sénateur Bell: Une conférence maritime efficace ne tiendrait-elle pas compte de ces facteurs en ce qui concerne un de ses membres? Ne tiendrait-elle pas compte de ces facteurs en ce qui concerne un de ses membres? Ne tiendrait-elle pas compte de ces facteurs s'il y avait un exploitant indépendant qui décidait de réduire ses prix, dont les délais de livraison étaient plus longs? Seriez-vous pas assuré qu'une norme serait appliquée?

M. McCalden: A quel coût?

Le sénateur Bell: Le coût qu'engloberait les trois facteurs.

M. McCalden: Nous estimons que ce coût serait trop élevé. Nous avons fonctionné pendant très longtemps sans conférence et nous avons obtenu de l'excellent service. Dire que seules les conférences offrent des services fiables et que les autres sont peu efficaces n'est qu'un mythe. Ce n'est pas le cas. Il existe des lignes très compétentes qui nous ont offert par le passé un service hebdomadaire fiable, et ces lignes étaient des exploitants hors-conférence.

Le sénateur Bell: La situation ne serait-elle pas la même sans le projet de loi C-21?

M. McCalden: Pas à notre avis. Nous croyons que les super-conférences, notamment l'ANERA, ont rassemblé tous les membres et leur ont dit: «Cessez de conclure des ententes, nous allons le faire pour vous. Nous allons exiger 20 cents le verre, plutôt que 10».

Voilà la réalité. Voilà comment les choses se déroulent maintenant.

Le sénateur Thériault: Votre position à ce sujet est très claire. À votre avis, il existe un cartel qui doit être surveillé ou supprimé.

M. Stewart: Non.

Le sénateur Thériault: Écoutez-moi. Je ne me base pas uniquement sur ce que les gens ont dit. Je lis entre les lignes. Si le projet de loi C-21 entraîne au moins certaines conséquences que les détracteurs du projet de loi disent redouter—ceux qui représentent les conférences et d'autres groupes—n'est-il pas

[Text]

road the danger of three or four large carriers cutting prices and driving the small operators out of business, as has happened in the air lines industry in the United States and in the trucking business in New Brunswick? Then three or four large corporations will form a cartel and start charging prices over which there is no control.

Mr. McCalden: That process might take place with or without this bill. There is no guarantee that the larger members of a conference will not get stronger. What we are saying is that, even if concentration does take place, we want a vibrant market-place where those majors are still competing very dramatically for business. Then if they, in effect, collude or establish predatory pricing to wipe out smaller members, what you are suggesting could take place, but that is the involvement of business.

Senator Thériault: But you have been operating under the conference system.

Mr. McCalden: No, we have not been operating under the conference system. The demonstration we gave indicates that we are operating outside the conference system.

Senator Thériault: That is what I mean. What is to prevent you from—

Mr. McCalden: We are saying that the conference is getting stronger. The super conference of ANERA has gathered together a bunch of smaller conferences and is now at a point where it is going to start dictating all the rates. That is our concern, and we have a very pragmatic approach here.

Senator Thériault: I know that you have a vested interest here.

Mr. McCalden: We do not hide that.

Senator Thériault: The figures do not back up your statement that you are getting weaker and the conferences are getting stronger.

Mr. Stewart: I think you have to examine each conference corridor. They are under different pressures. All the carriers that we have used over the past eight years are basically in the conference now. We are saying that we have seen a dramatic shift in that market-place from a substantially nonconference environment to a substantially conference environment.

To answer your other point, you must put into perspective, when dealing with North Atlantic trade or the Asia to North American trade, the fact that Canada is such a small part of that trade in the liner business, that we rarely influence a shipping line at all. If a shipping line is going to ply the trade and offer rates at whatever level, it will do what it can to attract business to meet its requirements. The decisions we make in Canada will not change things. For example, ANERA and TWRA are not Canadian conferences. They are North American conferences. That is what these lines are looking at. On the basis of population, we are probably 10 per cent of the business relative to the United States. They are not going to make decisions based on 10 per cent of the business.

[Traduction]

possible que trois ou quatre gros transporteurs réduisent leurs prix et acculent un jour les petits exploitants à la faillite, comme cela s'est passé parmi les compagnies aériennes aux États-Unis et dans le camionnage au Nouveau-Brunswick? Ces trois ou quatre grandes sociétés formeront un cartel et commenceront à exiger des prix sur lesquels vous n'exercerez aucun contrôle.

M. McCalden: Cela risque de se produire avec ou sans ce projet de loi. Rien ne garantit que les membres les plus puissants de la conférence ne consolideront pas leur position. Même si une telle concentration se produit, nous voulons avoir un marché vibrant où les grandes sociétés pourront toujours se livrer une très forte concurrence. Si, par la suite, elles décident de fusionner ou d'établir des prix abusifs pour faire disparaître les membres les moins importants, ce que vous dites pourrait avoir lieu. Mais ça, ce sont les affaires!

Le sénateur Thériault: Mais vous fonctionnez sous le régime des conférences.

M. McCalden: Non, l'exemple que nous vous avons donné montre que nous fonctionnons hors de la conférence.

Le sénateur Thériault: C'est ce que je veux dire. Qu'est-ce qui vous empêche de—

M. McCalden: Nous disons que la conférence est en train de devenir plus puissante. La super conférence de l'ANERA a rassemblé un groupe de conférences plus petites et elle est maintenant en mesure de commencer à dicter tous les tarifs. C'est ce qui nous inquiète, et nous avons adopté dans ce cas-ci une approche très pragmatique.

Le sénateur Thériault: Je sais que cette question vous intéresse au plus haut point.

M. McCalden: Nous ne le cachons pas.

Le sénateur Thériault: Les chiffres ne montrent pas que votre position s'affaiblit tandis que celle des conférences est en train de s'affermir.

M. Stewart: Je crois qu'il faut examiner le couloir qu'exploite chaque conférence. Elles font toutes face à des pressions différentes. Tous les transporteurs auxquels nous avons en recours depuis huit ans font partie d'une conférence à l'heure actuelle. Il y a eu un énorme revirement puisque les conférences, inexistantes par le passé, dominent maintenant le marché.

Pour répondre à votre autre question, lorsqu'on parle du trafic de l'Atlantique-Nord ou du trafic entre l'Asie et l'Amérique du Nord, il ne faut pas oublier que le Canada joue un rôle secondaire dans ce domaine, qu'il exerce rarement une influence sur une compagnie maritime. Si une compagnie veut assurer un trafic et offrir les tarifs qu'elle souhaite, elle fera tout en son pouvoir pour attirer des clients afin de répondre à ses besoins. Les décisions que nous prenons au Canada ne changeront pas la situation. Par exemple, l'ANERA et la TWRA ne sont pas des conférences canadiennes, mais des conférences nord-américaines. Les compagnies tiennent compte de ce facteur. Si l'on se base sur la population, le Canada représente probablement 10 p. 100 du chiffre d'affaires par rapport

[Text]

Mr. McCalden: To answer your question more specifically and to name names, when we put our bid out previously before ANERA was formed, we had the Sea lands the APLs, the Evergreens, all the majors who are now in ANERA, and they quoted on our business. They did not quote on it this year. Why did they not quote? They were told by the conference not to quote on the business. It is a cartel price-fixing action.

Senator Thériault: Could you not find carriers?

Mr. McCalden: Yes, we did. We found some carriers, but we are concerned that as the conference gets stronger and pulls everybody in, we will be dealing with one entity.

Senator Thériault: But the carriers do not have to belong to the conference

Mr. McCalden: No, they do not.

Senator Thériault: I understand your point of view, and I understand your corridor.

Mr. McCalden: This is why we think that Bill C-21 will provide the balance. The worse case scenario is what these gentlemen—and, my God, if I were on their side I would say exactly the same thing—have been saying, that the conference will be destroyed. I do not think that the conference will be destroyed. We do not want the conference to be destroyed. That is not our presentation at all. Our presentation is that we want a balance. We want the conference to negotiate realistically.

Senator Thériault: I think I understand your position. What is your answer to the point made by the American professor, who does not appear on the surface to have a vested interest, to the effect that the end result of Bill C-21 could cause the loss of a lot of business from Canadian ports to American ports?

Mr. Stewart: I cannot understand the rationale.

Senator Thériault: You do not understand the rationale?

Mr. Stewart: No, I do not. International shipping and history would absolutely dictate that a carrier will take his ship wherever he can get cargo and where he can make the most money, where he can get to the highest revenue cargo. If it makes economic sense to call at a Canadian port, he will, and if it does not make sense, he will not call. He is not a Canadian flag carrier so he does not care about our port system or about our infrastructure. He cares about taking his ship where he can get cargo.

Senator Thériault: As I understand it, a conference which represents a large number of shippers or a large number of shipping tonnes has a better chance of having his goods dropped where he wants them. For example without a conference, if a carrier has a cargo, 60 per cent of which is bound for New York and 40 per cent of which is bound for Halifax do you not think that the shipper will be tempted to unload the

[Traduction]

aux États-Unis. Les compagnies ne prendront pas de décisions en se fondant sur un chiffre d'affaires de 10 p. 100.

M. McCalden: Pour répondre à votre question de façon plus précise et pour nommer des noms, lorsque nous avons fait notre offre avant que l'ANERA ne soit constituée, nous faisions affaire avec la *Sealands*, l'*APL*, l'*Evergreens*, toutes les grandes sociétés qui font maintenant partie de l'ANERA et qui nous soumettaient des offres. Elles ne l'ont pas fait cette année. Pourquoi? Parce que la conférence leur a dit de ne pas le faire. Le prix est donc fixé par le cartel.

Le sénateur Thériault: N'avez-vous pas pu trouver des transporteurs?

M. McCalden: Si, nous en avons trouvé quelques-uns mais nous craignons que, au fur et à mesure que la conférence renforce sa position en rassemblent, sous son contrôle toutes les autres sociétés, nous devrons transiger avec une seule entité.

Le sénateur Thériault: Mais les transporteurs ne sont pas obligés de faire partie de la conférence.

M. McCalden: Non.

Le sénateur Thériault: Je comprends votre point de vue et votre situation.

M. McCalden: C'est pourquoi nous croyons que le projet de loi C-21 permettra d'équilibrer la situation. Le pire qui pourrait arriver, c'est que la conférence disparaisse, comme ces messieurs l'ont laissé entendre; et, mon Dieu, si j'étais à leur place, je dirais exactement la même chose. Je ne crois pas que cela risque de se produire. Nous ne voulons pas qu'elle soit dissoute. Ce n'est pas ce que nous demandons. Nous voulons qu'il y ait un équilibre. Nous voulons que la conférence négocie de façon réaliste.

Le sénateur Thériault: Je crois comprendre votre position. Comment répondez-vous au point soulevé par le professeur américain qui ne semble pas, à première vue, avoir un intérêt dans cette affaire, à savoir que le projet de loi C-21 pourrait faire perdre aux ports canadiens de nombreux contrats au profit des ports américains?

M. Stewart: Je ne comprends pas son raisonnement.

Le sénateur Thériault: Vous ne le comprenez pas?

M. Stewart: Non. D'après les pratiques maritimes internationales, un transporteur ira là où il peut obtenir des marchandises et faire le plus d'argent, là où il peut obtenir des marchandises qui rapportent le plus. S'il est intéressant, du point de vue économique, de desservir un port canadien, il le fera, sinon, il ne le fera pas. Il n'arbore pas le drapeau canadien, et donc se préoccupe peu de notre système portuaire et de notre infrastructure. Ce qui l'intéresse, c'est d'aller là où peut trouver de la marchandise.

Le sénateur Thériault: D'après ce que je comprends, une conférence qui représente un grand nombre d'expéditeurs ou qui a un tonnage important a de meilleures chances de voir sa marchandise livrée à destination. Par exemple, en l'absence d'une conférence, si un transporteur est chargé de livrer 60 p. 100 de sa cargaison à New York et 40 p. 100 à Halifax, ne croyez-vous pas que l'expéditeur sera tenté de décharger ses

[Text]

entire cargo in New York where there are better rates and better prices?

Mr. Stewart: I think that that point is absolutely irrelevant in that if the ship is a large and expensive one and the shipping line decides within its plan that it can afford to make one port call, then it will make the decision between Halifax and New York. If New York cargo takes up 60 per cent of the ship—and I would say that it would probably be higher than that—it would make sense to drop the cargo in New York, unless the line has some effective way of transporting the New York cargo from Halifax, which would then lead into our domestic transportation system. If the ship has sufficient time within its schedule to call at two ports, then it will call at two ports.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I have found the presentation of the Canadian Retail Association very interesting, particularly as it applies to its opening remark with regard to the shirt business. I have spent 25 years in the retail business. I learned many years ago that if there is a country in which prices are fixed by large retailers who control a large percentage of the market in Canada, it is Canada. I have not seen a list of the retailers involved here, but if there is a price that is rigged, it is certainly in the shirt business. I cannot tell you the number of times when shirt manufacturers in Canada have been told by companies like Eaton's and Simpsons that if they sold their shirts, particularly around Kitchener and areas which were traditionally the shirt manufacturing centres in this country, to retailers at less than what Eaton's and Simpsons pay for them, they would not be allowed to sell them at Eaton's and Simpsons, which is why they all had their shirts made in the Far East, so that they could control the supply better. There is an irony here. I have a lot of experience in the shirt business. My grandfather, who was in the business for 78 years, always told me to avoid all those associations, because, if you were doing business properly and if you were making a profit, you did not need an association. So I come to a meeting like this with that idea ingrained in me, after many successful years in the retail business successfully competing with people who are always trying to control the business. Here we have a situation where one group of people is trying to control prices in the shipping industry, and another group that represents the people who control prices in Canada. I noticed the contradiction in the brief of the Canadian Shippers' Council. I must say that as a result of previous meetings, I came to this meeting somewhat sceptical about the idea of the conference.

What I could not understand in the brief presented by the Canadian Shippers' Council is the apparent contradiction, in that they seem to be in favour of the conference system but only under certain favourable conditions. If you are in favour of competition and if you make the argument that you want to be able to get the best price, then by all the marketing theories you should be saying that you are in favour of an independent shipping system in which there are no conferences. But it seems to me that in your brief you suggest that you agree only so long as things work to your advantage. The Canadian Ship-

[Traduction]

marchandises à New York où il peut obtenir de meilleurs tarifs et de meilleurs prix?

M. Stewart: Je crois que le point que vous soulevez n'a absolument rien à voir avec la question. Si le navire est gros et dispendieux, et si la compagnie maritime décide qu'elle ne peut se permettre de faire escale dans un port, elle choisira entre Halifax et New York. Si les marchandises destinées à New York comptent pour 60 p. 100 de la cargaison du navire—et je crois que le chiffre serait probablement plus élevé—il serait logique de décharger les marchandises à New York, à moins que la compagnie ne dispose d'un moyen efficace de transporter la cargaison destinée à New York à partir d'Halifax. Mais, elle tomberait à ce moment-là dans les transports nationaux. Si le navire a suffisamment de temps pour faire escale dans les deux ports, c'est ce qu'il fera.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, j'ai trouvé l'exposé de la *Canadian Retail Shippers' Association* très intéressant, notamment ses remarques préliminaires où il a été question du commerce de chemises. J'ai consacré 25 ans de ma vie au commerce de détail. J'ai appris, il y a de nombreuses années, que s'il existe un pays où les prix sont fixés par des gros détaillants qui exercent un contrôle sur un grand pourcentage du marché canadien, c'est bien le Canada. Je n'ai pas vu la liste des détaillants, mais s'il existe un prix qui est fixé, c'est bien dans le secteur de la fabrication des chemises. Je ne peux vous dire le nombre de fois que les fabricants des chemises du Canada se sont fait dire par des sociétés comme Eaton et Simpsons que s'il vendaient leurs chemises, surtout dans les environs de Kitchener et dans les principaux centres de fabrication de chemises au Canada, à des détaillants à un prix inférieur à celui que paient Eaton et Simpsons, ils ne le pourraient pas les vendre dans leurs magasins. C'est pourquoi ils ont décidé de faire fabriquer toutes leurs chemises en Extrême-Orient, pour mieux contrôler l'offre. Il y a quelque chose d'ironique dans ceci. J'ai travaillé longtemps dans ce secteur. Mon grand-père, qui y a consacré 78 années de son existence, m'a toujours dit d'éviter les associations parce que, si on respecte les règles du jeu et réalise un profit, on n'a pas besoin d'une association. Je suis donc venu à cette réunion avec cette idée bien ancrée en moi, après de nombreuses années passées dans le commerce du détail où j'ai fait concurrence à des gens qui essayaient toujours de dominer le secteur. Nous avons devant nous un groupe qui essaie de fixer des prix dans l'industrie du transport maritime et un autre qui représente ceux qui contrôlent les prix au Canada. J'ai remarqué qu'il y avait une contradiction dans le mémoire du Conseil canadien des expéditeurs. Je dois dire que, après avoir assisté aux autres réunions, l'idée d'une conférence me laisse plutôt sceptique.

Je ne comprends pas la contradiction qui se dégage du mémoire présenté par le Conseil canadien des expéditeurs puisqu'il semble favoriser l'idée d'avoir un régime de conférence mais seulement dans certaines circonstances favorables. Si vous êtes en faveur de la concurrence et si vous voulez être en mesure d'obtenir le meilleur prix, vous devriez, si l'on se fonde sur toutes les théories de commercialisation, favoriser un régime indépendant où il n'existe aucune conférence. Mais il me semble que, dans votre mémoire, vous laissez entendre que vous êtes en faveur d'un tel régime, mais seulement si les cir-

[Text]

pers' Council pointed out that up until a few years ago things were OK and then they ceased to be OK, for one reason or another, and that is when the conference system came under criticism. Do you not think there is a little bit of a contradiction in your own presentation?

I believe we have only heard about the Atlantic rather than the Pacific system, which I am sure is quite different, but if you say that there is no problem, that ships will go wherever there is cargo, then why do you need the conference system and why does your brief argue that the conference system should be maintained?

Mr. McCalden: Our brief does not argue that.

Senator Stollery: But you said that you agreed with the Canadian Shippers' Council.

Mr. McCalden: It is a political expedient. What we have in front of us is Bill C-21, which works on the assumption that Canada will not change the conference system around the world. All Bill C-21 will do will be to give a better balance between seller and buyer. That is why we are supporting Bill C-21. We are not philosophical about this subject; we are not discussing whether there should or should not be conferences. We are fundamentally saying that Bill C-21 is a good piece of legislation that will give us balance, that in the real world conferences will always exist. As a trading nation, Canada is not going to change the whole world process of ocean transportation.

Senator Stollery: I understand that, but I understood from your opening remarks, as I heard them, by the point you made about the glasses, that there should be some difference in price for those glasses, which I suspect there is not. I drew from that the parallel to the shipping business. I did read your brief and, as I say, I have before me the views of the Canadian Shippers' Council which you support. I recall what the bureaucrats said when they appeared before us.

I got the impression that the whole exercise was—I do not want to say it as strongly as an "attack" on the conference system, but I got the impression that, as much as possible in the Canadian context, they would like to do away with the conference system. Then I saw that view partially supported by the Canadian Shippers' Council and I drew that conclusion from your remarks when you said that there should be different prices in the same market for the same thing because of overhead, competition and so on. You say that you are supporting Bill C-21 and I understand that. Your brief is here narrowly supporting Bill C-21, but it cannot narrowly support Bill C-21, can it? I say that because Bill C-21 has larger implications and it would seem rather difficult to narrowly support it.

Mr. McCalden: Senator, I do not understand your comment that we are narrowly supporting Bill C-21. We are supporting that bill and we only make one modification to it. Perhaps I could go back to the concept of the glasses—I am sorry that I introduced it now. At any rate, it would seem to me that if I were a glass manufacturer, under the present system I could

[Traduction]

constances vous sont favorables. Le Conseil canadien des expéditeurs a signalé que, lorsque les choses ont commencé à mal tourner pour une raison ou pour une autre il y a quelques années, c'est à ce moment-là que l'on s'est mis à critiquer le régime des conférences. Ne croyez-vous pas qu'il y a une légère contradiction dans votre exposé?

Je crois que nous n'avons entendu parler que du régime de l'Atlantique, et non du Pacifique, qui, j'en suis certain, est très différent. Mais si vous dites qu'il n'y a pas de problème, que les navires se rendent là où il y a des marchandises à transporter, pourquoi avez-vous besoin d'un régime de conférences et pourquoi prétendez-vous, dans votre mémoire, que le régime devrait être maintenu?

Mr. McCalden: Ce n'est pas ce que dit notre mémoire.

Le sénateur Stollery: Mais vous avez dit que vous étiez du même avis que le Conseil canadien des expéditeurs.

Mr. McCalden: Il s'agit là d'une stratégie politique. Nous avons devant nous le projet de loi C-21, qui repose sur l'hypothèse que le Canada ne changera pas le régime des conférences à l'échelle internationale. Tout ce que fera le projet de loi C-21 c'est établir un équilibre entre le vendeur et l'acheteur. C'est pourquoi nous appuyons le projet de loi C-21. Nous ne cherchons pas à philosopher sur le sujet. Nous ne cherchons pas à savoir s'il devrait ou non y avoir des conférences. En gros, nous disons que le projet de loi C-21 est une bonne mesure législative qui fera contrepoids, et que les conférences existeront toujours. En tant que nation commerçante, le Canada n'influencera pas tout le système de transport océanique.

Le sénateur Stollery: Je comprends votre point de vue. Mais d'après vos remarques préliminaires, j'ai cru comprendre, lorsque vous parliez de verres, qu'il devrait y avoir une différence de prix entre ceux-ci. Je présume qu'elle n'existe pas à l'heure actuelle. J'ai pensé que vous faisiez un parallèle entre cette situation et la question du transport maritime. J'ai lu votre mémoire et j'ai devant moi les vues du Conseil canadien des expéditeurs, que vous appuyez. Je me souviens aussi de ce que les fonctionnaires ont dit lorsqu'ils ont comparu devant nous.

J'ai eu l'impression, non pas qu'ils «attaquaient» le système des conférences, mais qu'ils voulaient, surtout dans le contexte canadien, se débarrasser du régime. J'ai vu que le Conseil canadien des expéditeurs appuyait en partie ce point de vue et j'ai tiré cette conclusion à partir des observations que vous avez faites lorsque vous avez dit qu'un produit devrait être offert à des prix différents sur un même marché en raison des frais généraux, de la concurrence, etc. Vous dites que vous appuyez le projet de loi C-21 et je comprends cela. Votre mémoire n'accorde qu'un très faible appui au projet de loi C-21. Mais pareille chose n'est pas possible, n'est-ce pas? Si je dis cela, c'est parce que le projet de loi C-21 a des conséquences beaucoup plus vastes et il me semble qu'il serait plutôt difficile de lui donner un appui mitigé.

Mr. McCalden: Sénateur, je ne comprends pas ce que vous voulez dire par accorder un faible appui au projet de loi C-21. Nous approuvons le projet de loi et nous n'y apporterions qu'une seule modification. Je pourrais peut-être revenir à l'exemple des verres; je regrette maintenant d'en avoir parlé. De toute façon, il me semble que si j'étais fabricant de verres,

[Text]

not quote a different rate on this glass. But by the right of the service contract and independent action, I could. Therefore, with the conference we could still have that competitive aspect.

Senator Stollery: Yes, but the price of the glass is based on a large number of factors such as the rent of the store that is paid by the glass seller, the cost of the lights, the various things that are calculated as overhead, something that I think Canadian retail business has suspected we have all forgotten about. As people who have had some experience with imports, always having done it ourselves, the shipping cost is a relatively small aspect of the cost of an article. It is not a big element. A much larger element is the cost of opening the door of the store and paying for the help and doing all the rest of it. Shipping is a relatively small factor in the cost of a shirt, for example, is it not?

Mr. McCalden: I would agree with that, but I don't know where you're leading, senator.

Senator Stollery: I thought you just said that the glass manufacturer—well, would you repeat what you said about the glass manufacturer?

Mr. McCalden: I am just trying to make the point, senator, that each of 15 liners operating in a conference would have a different cost. We are saying that Bill C-21 allows those 15 carriers, the same as 15 different glass manufacturers, to quote a different price for their glass or their services. We think that is good legislation; that is all we are saying.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Without it, what will happen is that the conference will determine who is the highest cost operator and that will become its price, because everybody must survive within the conference. So those who have low costs make substantially more money than those who have high costs, but the shipper pays the high cost. He does not have a choice. That is the whole position—it is choice; it is competition.

Senator Thériault: But you have a choice.

Senator Stollery: That's right.

Mr. McCalden: What is our choice?

Mr. Stewart: We have a choice when we have competition outside the conference. There are a lot of independent carriers who are line operators who give good service.

Senator Stollery: The other day we heard a witness from New York City, a lady who seemed to be very knowledgeable. Now, are we talking about the Pacific or the Atlantic?

Mr. McCalden: We are talking about the Pacific.

Senator Stollery: You are talking about the Pacific and I suppose what we have been hearing about so far, at least to my recollection, is the Atlantic. Is that not correct, Mr. Chairman?

[Traduction]

je ne pourrais en changer le prix dans le système actuel. Je le pourrais cependant grâce à la possibilité pour les conférences de conclure un contrat d'exclusivité limitée ou de prendre une mesure distincte. Par conséquent, même avec les conférences, nous pourrions avoir un marché concurrentiel.

Le sénateur Stollery: Oui, mais le prix du verre dépend également d'un grand nombre d'autres facteurs, comme le loyer du magasin, le coût de l'éclairage et les différents coûts qui entrent dans les frais généraux. Je pense que les détaillants canadiens ont le sentiment que nous avons oublié tout cela. Ayant une certaine expérience de l'importation, parce que nous avons nous-mêmes travaillé dans ce secteur, nous savons que les frais de transport ne représentent qu'une petite partie du coût d'un article. Ce n'est pas un élément majeur, ce qu'il en coûte pour ouvrir un magasin et pour payer les employés et le reste constitue des éléments beaucoup plus importants. Le transport n'est-il pas un facteur relativement secondaire dans le coût d'une chemise, par exemple?

M. McCalden: Je suis d'accord avec vous, mais je ne sais pas où vous voulez en venir, monsieur le sénateur.

Le sénateur Stollery: Je pensais que vous aviez dit que le fabricant de verres... auriez-vous l'obligeance de répéter ce que vous avez dit à ce sujet?

M. McCalden: J'essayais seulement de faire remarquer, monsieur le sénateur, que chacun des 15 transporteurs d'une conférence aurait un coût différent. Nous disons que le projet de loi C-21 permet à ces 15 transporteurs, tout comme à 15 fabricants de verres, de demander un prix différent pour leurs verres ou leurs services. Nous pensons que cette mesure législative est bonne, c'est tout.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Sans cela, la conférence fixera ses taux après avoir déterminé lequel de ses membres a les coûts d'exploitation les plus élevés, parce que tous les membres d'une conférence doivent survivre. Ainsi, ceux dont les coûts d'exploitation sont bas font plus de profit que ceux qui ont des coûts élevés, mais l'expéditeur paie le coût le plus élevé. Il n'y a pas de choix. C'est avant tout une question de choix, c'est-à-dire de concurrence.

Le sénateur Thériault: Mais vous avez le choix.

Le sénateur Stollery: C'est vrai.

M. McCalden: Quel choix?

M. Stewart: Il y a la possibilité de choisir lorsqu'il y a concurrence à l'extérieur de la conférence. Il existe un grand nombre de transporteurs indépendants qui exploitent des lignes régulières et qui offrent de bons services.

Le sénateur Stollery: Nous avons entendu l'autre jour un témoin venant de New York, une dame qui semblait très bien informée. Sommes-nous maintenant en train de parler du transport dans le Pacifique ou dans l'Atlantique?

M. McCalden: Nous parlons du Pacifique.

Le sénateur Stollery: Vous parlez du Pacifique et je pense que, jusqu'à maintenant, autant que je m'en souviens, nous avons entendu parler de l'Atlantique. Est-ce exact, monsieur le président?

[Text]

Mr. McCalden: But Mr. Ron Gotshall, who represents the TransPacific Westbound Rate Agreement, presented his brief to you, and I think that representatives of ANERA have also appeared before this committee. Those are the two superconferences on the west coast and they have already made their presentations.

Mr. Stewart: Just to reiterate, on the question of the Atlantic or the Pacific, the largest ocean shipping trading lane in the world is Asia-North America. That is obviously where the superconferences have established themselves, because of that volume.

Senator Stollery: So you are saying that as distinct from the Atlantic, where expert witnesses have told us that independents exist and go in and out of the conferences at will, the same does not apply in the Pacific?

Mr. Stewart: That is correct. I am saying that in the late seventies, when we had a run-in with the conference system, the conferences were so strong and so domineering that they did not think they needed to listen at all.

Senator Stollery: So you actually had a run-in with them, did you?

Mr. Stewart: Yes, in that they would not pay any attention to any of the shippers' requirements and were going their own way. At that point we decided that we would attempt to go with independents. We did so and then the conference system started breaking up. All of a sudden, then, we had conference type carriers, the American President Lines, the Japanese lines and so on, that were independent and operating in that corridor. Certainly we dealt with them. They are excellent carriers. Now all of those same carriers are forming a superconference which will minimize or limit our ability to handle the product outside the conference. There may not be sufficient carriers outside the conference to keep the conference honest and not enough service to keep the shippers satisfied.

Senator Stollery: Therefore, the same situation does not exist on the west coast as exists on the east coast, where our expert witness told us that over the long run, larger shippers prefer to use the conference system because the ships are more reliable and because they tend to service ports on a more reliable basis. Although there are quite a few independents, the larger shippers on the east coast prefer to use the conference system. This is not the case on the west coast?

Mr. Stewart: I would suggest that the number of independents in a particular corridor not only offer another option to shippers but in fact they keep the conference honest. In fact, if the independents are out there and offering rates at \$2,000, then the conference knows that if it is to maintain its share of the market, it cannot go above \$2,200. In that event, you might have a shipper saying: "I am prepared to pay 10 per cent more to use that option," and it would be a viable option. That may be the situation on the Atlantic, but when you have the conferences controlling and dominating 80 per cent of the

[Traduction]

M. McCalden: Mais M. Ron Gotshall, qui représente la TransPacific Westbound Rate Agreement, vous a présenté son mémoire et je pense que les représentants de l'ANERA ont également comparu devant le Comité. Il s'agit des deux superconférences établies sur la côte ouest, et elles vous ont déjà présenté leurs exposés.

M. Stewart: A titre de rappel, en ce qui concerne la question de l'Atlantique ou du Pacifique, les routes maritimes commerciales entre l'Asie et l'Amérique du Nord ont le plus fort trafic. C'est là naturellement que se sont établies les superconférences, à cause du trafic.

Le sénateur Stollery: Vous dites donc que la situation qui existe sur la côte atlantique, où des experts nous ont dit que des indépendants deviennent membres des conférences et en sortent à volonté, ne s'applique pas à la côte du Pacifique?

M. Stewart: C'est exact. Vers la fin des années 70, lorsque nous avons eu maille à partir avec les conférences, ces dernières étaient si puissantes qu'elles ne daignaient même pas nous écouter.

Le sénateur Stollery: Vous avez donc eu maille à partir avec les conférences?

M. Stewart: Oui, en ce sens qu'elles ne tenaient aucunement compte des exigences des expéditeurs et qu'elles agissaient à leur guise. C'est à ce moment-là que nous avons décidé d'essayer de faire affaire avec les indépendants. Nous l'avons fait, et le système des conférences a commencé à se désagréger. Tout à coup, il y avait des transporteurs du genre de ceux qui font partie des conférences, comme American President Lines, des lignes japonaises et d'autres, qui étaient indépendants et qui faisaient du transport sur les mêmes routes. Nous avons donc fait affaire avec eux. Ce sont d'excellents transporteurs. Maintenant, ces mêmes transporteurs sont en train de se constituer en super-conférence, ce qui réduira ou limitera nos possibilités de faire transporter nos produits par des indépendants. Il n'y aura peut-être pas suffisamment de transporteurs à l'extérieur des conférences pour que ces dernières demeurent honnêtes, ni suffisamment de services offerts pour satisfaire les expéditeurs.

Le sénateur Stollery: Par conséquent, la situation sur la côte, ouest n'est pas la même que sur la côte est, où, selon nos experts, les grands expéditeurs préfèrent à la longue avoir recours au système des conférences parce que les navires sont plus fiables et desservent les ports plus régulièrement. Bien qu'il existe un assez grand nombre d'indépendants, les grands expéditeurs sur la côte est préfèrent avoir recours aux conférences. Ce n'est donc pas le cas sur la côte ouest?

M. Stewart: Je pense que la présence d'un certain nombre d'indépendants sur une route non seulement procure une autre option aux expéditeurs, mais force également les conférences à fixer des taux raisonnables. En fait, si les indépendants demandent 2 000 \$, la conférence sait qu'elle ne peut pas dépasser 2 200 \$ si elle veut conserver sa part du marché. En l'occurrence, un expéditeur pourrait juger préférable de payer 10 cents de plus pour avoir recours aux services des conférences. C'est peut-être ce qui se passe sur la côte atlantique, mais, lorsque les conférences contrôlent 80 p. 100 de la capacité des

[Text]

vessel capacity, they know that the options are not there for the shippers.

Mr. McCalden: Mr. Chairman, there is not that big a distinction between the service of the conference and the service of the independents, as long as there are some good independents out there. In many cases, they are the same carriers. As you have indicated, they go out and in. It is not the old tramp line that does not have a regular service and will redirect his vessel to where the cargo comes in.

Senator Stollery: But that is what you said is what happens; you made that point just a few minutes ago and they would redirect their vessel according to where the goods are.

Mr. McCalden: Yes, they do, but they will issue a new schedule and say: "This is our new schedule."

Senator Stollery: I have just one quick question, Mr. Chairman, and I beg the indulgence of everyone.

It is the conference in Vancouver that is the one that seems to concern you most. If there is someone who is importing or exporting those famous glasses in or out of Vancouver, is there some reason why they could not import or export them through Seattle? Would there be much difference?

Mr. Stewart: In cost?

Senator Stollery: Yes, they could just bring them in a truck from Seattle or from a nearby U.S. port. Is there some reason why they could not do that?

Mr. Stewart: I am not really sure that I understand your question. On your first point, the conference that we are talking about covers both coasts and all interior points, so in effect it is not a Vancouver situation; it is a national situation.

Senator Stollery: Yes, but the argument has been made repeatedly that if this bill was passed, there might be an inclination for conference shippers to avoid Canadian ports. That point has been made to our committee. If this bill is passed, would those shippers liable to use, say, Seattle?

Mr. Stewart: Are you talking about the shippers or the carriers?

Senator Stollery: Whichever. Would the boats go to Seattle, instead of Vancouver?

Mr. Stewart: I know of no justifiable reason why a carrier would use Seattle over Vancouver because of this legislation, or because of the exemption to the Competition Act. For example, Vancouver is in a very difficult position as a major port servicing the trans-Pacific because it is only 150 miles away from Seattle and Tacoma, which have far superior facilities and a much larger cargo base. The percentage is probably not 60/40; it is probably 85/15 on the ships that ply the trans-Pacific. Therefore there is very little incentive to bring the ships to Vancouver.

[Traduction]

navires, elles savent très bien que les expéditeurs n'ont pas le choix.

M. McCalden: Monsieur le président, les services offerts par les conférences et les services offerts par les indépendants ne sont pas très différents, à condition qu'il y ait quelques bons transporteurs indépendants. Dans de nombreux cas, ce sont les mêmes transporteurs. Comme vous l'avez mentionné, les transporteurs deviennent membres des conférences et en ressortent. Il ne s'agit pas des anciennes compagnies de tramps qui n'offraient pas de services réguliers et qui redirigeaient leurs navires vers les ports où ils pouvaient trouver du fret.

Le sénateur Stollery: Mais vous avez dit il y a quelques minutes que c'est ce qui se produisait; vous avez expliqué que ces compagnies redirigeaient leurs navires là où se trouvaient les marchandises.

M. McCalden: Oui, elles le font, mais elles publient un nouvel indicateur des routes qu'elles desservent.

Le sénateur Stollery: J'aurais une seule autre petite question, monsieur le président, et je demande à tous d'être indulgents.

C'est la conférence établie à Vancouver qui semble être notre principal sujet de préoccupation. Si quelqu'un importe ou exporte ces fameux verres en passant par le port de Vancouver, ne pourrait-il pas passer par Seattle? Est-ce que cela ferait une différence?

M. Stewart: En ce qui a trait au coût?

Le sénateur Stollery: Oui, ces verres pourraient venir par camion de Seattle ou d'un autre port américain des environs. Existe-t-il une raison qui empêcherait de faire cela?

M. Stewart: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question. En ce qui concerne votre premier point, la conférence dont nous parlons actuellement dessert les deux côtes et tous les points à l'intérieur; ce n'est donc pas un problème qui est propre à Vancouver, mais plutôt un problème national.

Le sénateur Stollery: On a par ailleurs avancé à plusieurs reprises que, si le projet de loi était adopté, les transporteurs faisant partie d'une conférence pourraient être enclins à éviter les ports canadiens. C'est ce qu'on a affirmé à notre Comité. Si ce projet de loi est adopté, les expéditeurs pourraient-ils passer par Seattle par exemple?

M. Stewart: Parlez-vous des expéditeurs ou des transporteurs?

Le sénateur Stollery: Peu importe lesquels. Les navires pourraient-ils aller à Seattle plutôt qu'à Vancouver?

M. Stewart: Je ne vois pas pourquoi un transporteur irait à Seattle plutôt qu'à Vancouver à cause de cette mesure législative ou à cause d'une exemption à la *Loi sur la concurrence*. Par exemple, le port de Vancouver est dans une situation très difficile en tant que port desservant le transport maritime dans le Pacifique parce qu'il n'est situé qu'à 150 milles de Seattle et de Tacoma, qui possèdent des installations et un volume de trafic bien supérieurs. Si l'on compte tous les navires qui traversent le Pacifique, le rapport entre ceux qui touchent les ports américains et ceux qui touchent Vancouver n'est probablement

[Text]

Senator Stollery: Would there, then, be a further disincentive if we passed Bill C-21?

Mr. Stewart: No. I would say it would have no impact at all.

Mr. McCalden: The biggest impact on the west coast is still the constraint that the Port of Vancouver operates under, namely the stevedore clause.

Mr. Stewart: Perhaps I could point out, just in answer to that question, that if this bill changes, and in fact you cannot have confidential contracts coming into a Canadian port, you may make it attractive for Canadian shippers to use a U.S. port because they could have confidential contracts from a U.S. port. Therefore, in fact, by not accepting this legislation, you could have the reverse.

Senator Turner: Mr. Stewart, would it be possible for you to furnish the members of this committee with a list of your 247 members?

Mr. Stewart: They certainly may—

Mr. McCalden: As long as it is understood that we are giving it on a confidential basis. We do not want it to go on a mailing list or anything.

Senator Turner: What percentage of your Canadian retail shipper members' goods are purchased from Hong Kong, Taiwan and other Pacific countries and are shipped to Canada by sea?

Mr. McCalden: We cannot answer that for everyone, but certainly I can answer on behalf of ourselves and the Bay. Somewhere between 85 per cent and 90 per cent of the merchandise we sell in our stores is purchased within Canada. Five per cent comes from the U.S. and 5 per cent comes from offshore. I anticipated that question, Mr. Chairman, and I spoke to Mr. Clark before we arrived here at the meeting. Those are our statistics and I think they would be reflective of most others.

Senator Turner: That is a pretty high percentage. I have had occasion to buy shirts in a great many stores and sometimes when I arrive home with the shirts, I find that they are made in Hong Kong. These are Arrow shirts I am talking about.

Mr. McCalden: Senator, those are our statistics.

Senator Turner: I am afraid I disagree with that, because no matter where you go, whether it is Sears, Simpsons, Eaton's or whatever, it is all merchandise from Taiwan and Hong Kong. That is the reason why we have unemployment in this country.

Mr. McCalden: Please do not forget, senator, we are talking dollar value. In other words, it takes a great many shirts to offset a refrigerator made by the John Inglis Company.

[Traduction]

pas de 60/40, mais plus près de 85/15. Il existe par conséquent bien peu de choses pour inciter les navires à venir à Vancouver.

Le sénateur Stollery: Le projet de loi C-21, si nous l'adoptons, aura-t-il pour effet de faire fuir davantage les navires.

M. Stewart: Non, je ne pense pas qu'il aura une incidence quelconque.

M. McCalden: C'est la disposition concernant les débardeurs qui a la plus grande incidence sur le trafic au port de Vancouver.

M. Stewart: En réponse à cette question, je dirai que, si le projet de loi doit changer quelque chose, il devrait permettre de conclure des contrats de service confidentiels avec les compagnies qui viennent dans un port canadien; sans cela, les expéditeurs canadiens seront portés à utiliser les ports américains parce qu'ils pourront y obtenir des contrats de service confidentiels. Par conséquent, en n'adoptant pas cette mesure législative, vous pourriez obtenir l'effet contraire.

Le sénateur Turner: Monsieur Stewart, pourriez-vous nous fournir la liste de vos 247 membres?

M. Stewart: Ils pourraient certainement.

M. McCalden: S'il est entendu que cette liste restera confidentielle. Nous ne voulons pas qu'elle fasse partie d'une liste d'envoi ou d'autre chose de ce genre.

Le sénateur Turner: Quel pourcentage des marchandises vendues au détail par vos membres est acheté à Hong Kong, à Taiwan ou dans d'autres pays du Pacifique et expédié au Canada par bateau?

M. McCalden: Je ne peux répondre pour tous, mais je peux vous fournir une réponse en ce qui concerne La Baie et nous-mêmes. Entre 85 p. 100 et 90 p. 100 des marchandises que nous vendons sont achetées au Canada. Cinq pour cent des marchandises viennent des États-Unis et 5 p. 100 proviennent d'outre-mer. J'avais prévu cette question, monsieur le président, et j'en ai parlé avec M. Clark avant d'arriver ici. Ce sont nos statistiques et je pense que les autres membres sont à peu près les mêmes.

Le sénateur Turner: C'est un pourcentage très élevé. J'ai acheté des chemises dans un grand nombre de magasins et, une fois rendu chez moi, j'ai souvent constaté qu'elle avaient été fabriquées à Hong Kong, et je parle ici de chemises de marque Arrow.

M. McCalden: Ce sont nos statistiques, monsieur le sénateur.

Le sénateur Turner: Je crains d'être en désaccord avec vous sur ce point car, où qu'on aille, chez Sears, Simpsons, Eaton ou ailleurs, les marchandises semblent toujours provenir de Taiwan et de Hong Kong. C'est la raison pour laquelle le chômage est si élevé au Canada.

M. McCalden: N'oubliez pas, monsieur le sénateur, que nous parlons de la valeur en dollars des marchandises. En d'autres mots, il faut un grand nombre de chemises pour équivaloir à un réfrigérateur fabriqué par la compagnie John Inglis.

[Text]

Senator Turner: Is the reason that you have low costs in selling consumer goods because for imported goods you charge similar prices to Canadian-made goods?

Mr. McCalden: Quite honestly, we charge the price that we can sell the product. I think Senator Stollery understands that concept.

Senator Turner: You mean whatever the traffic will bear?

Mr. McCalden: Yes, but there are 1,000 other people out there doing exactly the same thing. We would love to have a cartel-like action in the retail stores. I am sure Senator Stollery would love to be able to sell shirts at exactly the same price. We do not sell them at the same price. However, I do not want to get into that.

Senator Turner: My daughter bought me a shirt. It cost her \$54 and it was an Arrow shirt. However, it was made in Taiwan. I disagree with that. I want an Arrow shirt made in Canada. Otherwise I will walk out of the store.

Mr. McCalden: Senator, as a consumer, you should do that.

Senator Turner: That is the reason I stopped dealing at Simpsons.

The Chairman: We are getting off the subject now.

Mr. Stewart: Senator, I am sure you could go somewhere and buy that same shirt for \$48.

The Chairman: Order.

Senator MacDonald (Halifax): Gentlemen, you are members of the Canadian Retail Association. Are there other associations or are you the only one?

Mr. Stewart: Are you talking about a shippers' council?

Senator MacDonald (Halifax): Yes. You are a council of shippers' associations. You say you are not a trade association. Are there other similar associations?

Mr. Stewart: Similar to us?

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Mr. McCalden: I do not know of anyone in Canada who is similar to us. We are by far the largest co-operative non-profit shippers' association in Canada. We have been in business for 34 years. Please do not forget that our major thrust is on domestic product. We load something like 30,000 carloads per year. Mr. Romoff remembers us. We are a very big customer of CPR, domestically. Therefore I do not know of anyone of our magnitude whose sole purpose is to buy transportation.

To answer your other question, I think the shippers council have already given you a list of their membership, and I think there is something like 15 associations, of which we are one.

[Traduction]

Le sénateur Turner: Est-ce que vous arrivez à vendre des biens de consommation à bon prix parce que vous vendez les marchandises importées à peu près au même prix que les marchandises fabriquées au Canada?

M. McCalden: Je vous avoue que nous demandons le prix auquel nous pouvons les vendre. Je pense que le sénateur Stollery comprend cela.

Le sénateur Turner: Vous voulez dire le maximum que vous pouvez obtenir?

M. McCalden: Oui, mais il y en a des milliers qui font exactement la même chose. Nous aimerions beaucoup pouvoir créer un cartel dans le commerce de la vente au détail. Je suis certain que le sénateur Stollery aimerait bien pouvoir vendre des chemises au même prix. Nous ne le faisons pas. De toute manière, je ne veux pas me lancer dans ce genre de débat.

Le sénateur Turner: Ma fille m'a acheté une chemise de 54 \$. C'était une chemise de marque Arrow, mais elle avait été fabriquée à Taïwan. Je suis tout à fait contre cela. Je veux une chemise Arrow fabriquée au Canada, autrement je sors du magasin.

M. McCalden: Monsieur le sénateur, en tant que consommateur vous devriez le faire.

Le sénateur Turner: C'est la raison pour laquelle j'ai cessé d'aller chez Simpsons.

Le président: Nous nous éloignons du sujet.

M. Stewart: Monsieur le sénateur, je suis certain que vous pourriez trouver ailleurs la même chemise pour 48 \$.

Le président: A l'ordre!

Le sénateur MacDonald (Halifax): Messieurs, vous faites partie de la Canadian Retail Shippers' Association. Existe-t-il d'autres associations semblables ou êtes-vous la seule?

M. Stewart: Voulez-vous parler d'un conseil des expéditeurs?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui. Vous faites partie d'un conseil d'associations d'expéditeurs. Vous dites que vous n'êtes pas une association professionnelle. Existe-t-il d'autres associations semblables?

M. Stewart: Comme la nôtre?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui.

M. McCalden: Je n'en connais aucune au Canada qui ressemble à la nôtre. Nous sommes de loin la plus importante association coopérative d'expéditeurs à but non lucratif au Canada et nous sommes en affaires depuis 34 ans. N'oubliez pas que notre principale activité a trait aux produits canadiens. Nous remplissons environ 30 000 wagons de chemin de fer par année. M. Romoff se rappelle de nous. Nous sommes un très gros client du CP, au Canada. Je ne connais par conséquent aucune association aussi importante que la nôtre dont le seul but est d'acheter des services de transport.

Pour répondre à votre question, je pense que le Conseil canadien des expéditeurs vous a déjà donné une liste de ses membres qui compte, je pense, quinze associations, dont la nôtre.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): You are talking of associations?

Mr. McCalden: Associations, yes.

Senator MacDonald (Halifax): —as opposed to individual companies?

Mr. McCalden: We are a little different than the CITL, the Canadian Manufacturers' or the Fertilizer Association. We actually purchase the transportation. These gentlemen who apply before the shippers council really cannot negotiate rates. That is not their purpose. We do.

Senator MacDonald (Halifax): The previous witnesses said that you cannot make a deal with the Canadian Shippers' Council. You people are saying you can make a deal. How do you make a deal?

Mr. Stewart: You can make a deal with us.

Senator MacDonald (Halifax): That is what you say. How do you make a deal?

Mr. Stewart: For the last eight or nine years, we have had a letter of tender and we tender the traffic between Asia and Canada with some 21 offshore carriers. They have a deadline and it is a one-shot deal. They put in their best shot. They must have that tender in by October 31. We then assess the various carrier quotations, fine-tune any of the bids and make a decision in early December for the following calendar year.

Senator MacDonald (Halifax): So that the Bay and Simpson's and all the other companies come together?

Mr. Stewart: They sit down and examine the bids and decide which combination of carriers they will choose. You understand they can never go with one carrier; there is too much volume. They decide which two, three or four of the 21 would meet our needs with the value quotient we discussed earlier, which is not just price. There are other factors such as what is their service; what is their regularity; how many port calls do they have; what is their transit time and their price. We put that all into a formula that shakes out the best value.

Senator MacDonald (Halifax): You have 247 members large and small?

Mr. Stewart: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): In that event, \$20 million does not seem like a great deal of money.

Mr. Stewart: I think that merely demonstrates the fact that most of the product that is sold in the retail stores in Canada is purchased in Canada.

Mr. McCalden: Or manufactured in Canada.

Senator MacDonald (Halifax): I see, so that \$20 million refers to the 5 per cent that you import from offshore?

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous parlez d'associations?

M. McCalden: En effet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Par opposition à des compagnies?

M. McCalden: Notre association est quelque peu différente de la CITL, de l'Association des manufacturiers canadiens ou de l'Institut canadien des engrais. Nous achetons réellement des services de transport. Les personnes qui s'adressent au Conseil canadien des expéditeurs ne peuvent réellement négocier les taux. Ce n'est pas leur but. Mais notre association le fait.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les témoins qui vous ont précédé ont dit que vous ne pouviez pas conclure de marché avec le Conseil canadien des expéditeurs. Vous prétendez que vous négociez des contrats. Comment le faites-vous?

M. Stewart: Vous pouvez faire affaire avec nous.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est ce que vous prétendez. Comment concluez-vous un accord?

M. Stewart: Au cours des huit ou neuf dernières années, nous avons lancé des appels d'offres; nous demandons des soumissions pour le trafic entre l'Asie et le Canada à quelque 21 transporteurs océaniques. Ils doivent présenter leurs soumissions à une date limite et tout se fait en une seule fois. Ils doivent donc présenter la meilleure offre. Celle-ci doit nous parvenir au plus tard le 31 octobre. Nous évaluons les soumissions, nous les comparons et nous prenons une décision au début de décembre, pour l'année suivante.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce qui veut dire que La Baie, Simpson's toutes les autres compagnies se rassemblent?

M. Stewart: Nous étudions les soumissions et nous choisissons les transporteurs avec lesquels nous ferons affaire. Vous comprenez qu'il ne peut s'agir que d'un seul transporteur parce que le volume de marchandises est trop élevé. Nous décidons quels sont les deux, trois ou quatre transporteurs parmi les 21 qui peuvent répondre à nos besoins, en tenant compte des critères dont nous avons parlé précédemment, lesquels ne concernent pas uniquement le prix. Il existe d'autres facteurs comme les services offerts, leur régularité, le nombre des escales, la durée de la traversée et leur prix. Nous insérons tous ces éléments dans une formule qui permet de déterminer quelle est la meilleure valeur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Votre association compte 247 membres de diverse importance?

M. Stewart: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Dans ce cas, 20 millions de dollars ne semblent pas une très grosse somme.

M. Stewart: Je pense que cela montre justement que la plupart des produits que nous vendons au détail au Canada sont achetés au Canada.

M. McCalden: Ou qu'ils sont fabriqués au Canada.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cette somme de 20 millions de dollars correspond donc aux 5 p. 100 de marchandises que vous importez d'outre-mer?

[Text]

Mr. McCalden: Yes, the transportation 5 per cent. It does not represent the dollars of product value. It only represents the transportation dollars.

Senator MacDonald (Halifax): Yes, I understand.

Mr. Stewart: There are a great many carriers who would be very interested in \$20 million worth of freight.

Senator MacDonald (Halifax): There was one other thing I just did not understand here. You were talking about the balance between shipper and carrier in a conference environment and you said that as long as foreign controlled shipping cartels are provided exemption from anti-combines legislation. I was trying to figure out what that has to do with the issue?

Mr. McCalden: Senator, it is just some public relations. We are waving the Canadian flag. That is really all it is.

Mr. Stewart: Senator, you should not become distracted by the foreign-controlled in that statement. Certainly we feel very strongly that it does not matter whether two of the carriers had Canadian flags. If we had a merchant marine, I think our position would be the same. Certainly we feel very strongly that it does not matter if two of the carriers were Canadian flags. If we had a merchant marine I think our position would be the same, that if there was a shipping line cartel then we would need to—to coin an old phrase—level the playing field between the shippers and the carriers. We would need to be able to sit down and negotiate. In a conference that does not have that responsibility, they will sit down and talk to you but they will not pay any attention to what you are saying. They will do what their conference carriers dictate they want to do, because they don't have to listen.

The Chairman: Thank you very much for your presentation, gentlemen.

Mr. Stewart: Thank you again for accommodating us, Mr. Chairman.

The committee adjourned.

[Traduction]

M. McCalden: Oui, les 5 p. 100 du transport. Cela ne représente pas la valeur en dollars des marchandises, mais uniquement une proportion de nos frais de transport.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je comprends.

M. Stewart: Un grand nombre de transporteurs aimeraient obtenir un contrat de 20 millions de dollars.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il y a autre chose que je n'ai pas très bien compris. Vous avez parlé d'un équilibre entre les expéditeurs et les transporteurs dans le contexte des conférences et vous avez dit que c'était à condition que les cartels de transport contrôlés par les étrangers obtiennent des exemptions à la législation contre les coalitions. J'essaie de comprendre le rapport avec cette question?

M. McCalden: Sénateur, il s'agit uniquement de relations publiques. Nous faisons preuve de nationalisme, c'est tout.

M. Stewart: Sénateur, il ne faut pas vous arrêter à la mention d'un contrôle étranger dans cette déclaration. Cela n'a pas d'importance si deux des transporteurs battent pavillon canadien. Si nous avions une marine marchande, je pense que notre position serait la même. En fait, s'il y avait un cartel de compagnies de ligne, il faudrait, si je peux m'exprimer ainsi, faire la part des choses entre les expéditeurs et les transporteurs. Il nous faudrait être en mesure de négocier. Lorsque les représentants d'une conférence n'ont pas à le faire, ils acceptent de discuter avec vous, mais ils ne prêtent aucune attention à ce que nous avons à dire. Ils font ce que les transporteurs membres de la conférence leur disent parce qu'ils n'ont pas à nous écouter.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup pour vos exposés.

M. Stewart: Nous vous remercions encore une fois de nous avoir accueillis, monsieur le président.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canada United Kingdom Freight Conference and Canadian North Atlantic Freight Conference:

Mr. Harvey Romoff, Chairman of the Canadian Pacific Ships.

De «Canada United Kingdom Freight Conference» et «Canadian North Atlantic Freight Conference»:

M. Harvey Romoff, président de «Canadian Pacific Ships».

From the Canadian Eastbound Freight Conference and Continental Canadian Westbound Freight Conference:

Mr. Peter Earlam, Chairman of the North Atlantic Freight Conference.

De «Canadian Eastbound Freight Conference» et «Continental Canadian Westbound Freight Conference»:

M. Peter Earlam, président du «North Atlantic Freight Conference».

From the Canadian Retail Shippers' Association:

Mr. Doug Stewart, General Manager;
Mr. D. W. McCalden, General Manager, National Distribution for Sears Canada;
Mr. Bill Clarke, Director of Distribution for Hudson's Bay Company.

De «Canadian Retail Shippers' Association»:

M. Doug Stewart, directeur général;
M. D. W. McCalden, directeur général, distribution nationale pour Sears Canada;
M. Bill Clarke, directeur de la distribution pour la compagnie de la baie d'Hudson.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Transports et des Communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 12, 1987

Le mardi 12 mai 1987

Issue No. 8

Fourth proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

Fascicule n° 8

Quatrième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (or Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Spivak
Langlois	Stollery
*MacEachen (ou Frith)	Thériault
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

"With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative."

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 12, 1987
(13)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery, Thériault and Turner. (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From Japan West Canada Freight Conference and Japan East Canada Freight Conference:

Mr. Robert D. Grey, Chairman.

From Eastern Canada Caribbean Rate Agreement:

Mr. Russell Frame, Director of Marketing for Redburn Inc.

From Asian-North American Eastbound Rate Agreement:

Mr. Keith Pomkoski, Representative.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Grey made a statement and answered questions.

Mr. Frame made a statement and answered questions.

Mr. Pomkoski made a statement and answered questions.

At 11 a.m., the Committee took a short recess.

At 11:30 a.m., the Committee resumed its deliberations.

The Honourable Senator Adams moved—

That the meeting adjourn.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 12:05 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 MAI 1987
(13)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir, Stollery, Thériault et Turner. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De «Japan West Canada Freight Conference» et «Japan East Canada Freight Conference»:

M. Robert D. Grey, président.

De «Eastern Canada Caribbean Rate Agreement»:

M. Russell Frame, directeur du marketing pour Redburn Inc.

De «Asian-North American Eastbound Rate Agreement»:

M. Keith Pomkoski, représentant.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Grey fait une déclaration et répond aux questions.

M. Frame fait une déclaration et répond aux questions.

M. Pomkoski fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 heures, le Comité fait une pause.

À 11 h 30, le Comité reprend ses travaux.

L'honorable sénateur Adams propose,

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 12, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine the subject matter of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have before us this morning Mr. Robert D. Grey, Chairman of the Japan West Canada Freight Conference and the Japan East Canada Freight Conference.

Would you proceed, please, Mr. Grey.

Mr. Robert D. Grey, Chairman of the Japan West Canada Freight Conference and the Japan East Canada Freight Conference: Thank you, Mr. Chairman. The conferences to which you refer, the Japan West Canada Freight Conference and the Japan East Canada Freight Conference are inbound conferences serving Japanese shippers and Canadian importers.

I am an American. I have been involved in shipping in Japan since containerization began in 1986. Previously, I was with Matson Navigation Company which began the whole container process on the west coast in 1958. I am also Chairman of the Trans-Pacific Freight Conference of Japan (TPJ), and the Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, which are sister conferences to the two Canadian conferences, serving Japanese shippers and U.S. importers.

In terms of tonnage, these conferences are among the largest in the world. TPJ was founded prior to the Shipping Act of 1916. It has been interrupted from time to time but has had a long history. The Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference was formed somewhat later.

The two Canadian conferences were separated from the basic North American Conference in 1966 or 1967 in order for the conferences to reflect a Canadian interest as well as serve Japanese exporters to Canada.

In the last 10 years we have carried a very significant part of the total Canadian imports from the Far East. In the 1970s we were very much interested in the Shipping Conferences Exemption Act. We found the initial act to be enlightened. We were concerned about the trend towards U.S. regulatory methods in the 1979 act and we said so. Our conferences participated in the hearings with regard to the 1979 act. In 1982 we also participated in the Water Transport Committee's hearings on the National Transportation Act and also a review of the SCEA of 1979.

We are very interested in the current bill, Bill C-21, because we believe it contains features that will greatly impair the proper functioning of the conference system and may well destroy it. It contains the worst elements of the U.S. Shipping Act. Our written submission raises a number of these issues

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 12 mai 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent du transport et des communications s'est réuni, ce jour, à 9 h 30, pour examiner la question du projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) préside la séance.

Le président: Messieurs les sénateurs, M. Robert D. Grey, président de la Japan West Canada Freight Conference et de la Japan East Canada Freight Conference comparait aujourd'hui devant nous

M. Grey, vous avez la parole.

M. Robert D. Grey, président de la Japan West Canada Freight Conference et de la Japan East Canada Freight Conference: La Japan West Canada Freight Conference et la Japan East Canada Freight Conference auxquelles vous avez fait allusion sont des conférences qui servent les expéditeurs japonais et les importateurs canadiens.

Je suis Américain. Je m'occupe de transport de marchandises au Japon depuis que la conteneurisation a fait son apparition en 1986. Je travaillais auparavant avec la Matson Navigation Company qui a lancé cette méthode de transport sur la côte Ouest en 1958. Je suis également président de la Trans-Pacific Freight Conference of Japan et de la Japan-Atlantic and Gulf Freight Conference, qui sont des conférences apparentées aux deux conférences canadiennes. Ces deux conférences servent les expéditeurs japonais et les importateurs américains.

Du point de vue du tonnage et autre, ce sont deux des plus importantes conférences au monde. La TPJ a été fondée avant la promulgation de la Loi sur la navigation de 1916. Elle a connu quelques interruptions, mais son histoire remonte déjà loin. La Japan-Atlantic et la Gulf Freight Conference ont été créées plus tard.

Les deux conférences canadiennes se sont séparées de la North American Conference originale en 1966 ou 1967 pour mieux tenir compte des intérêts canadiens ainsi que pour servir les exportateurs japonais au Canada.

Ces dix dernières années, nous avons assuré une part très importante des importations canadiennes en provenance de l'Extrême-Orient. Dans les années 1970, nous nous sommes beaucoup intéressés à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Cette loi nous a paru être très éclairée. L'orientation de la loi de 1979, qui se rapprochait des méthodes de réglementation américaines, nous a beaucoup inquiétés, et nous l'avons dit. En 1982, nous avons également participé aux audiences du Comité des transports par eau consacrées à la Loi nationale sur les transports ainsi qu'à un examen de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Nous nous intéressons beaucoup au C-21, le projet de loi actuel. Nous estimons qu'il contient des éléments qui compromettront gravement le fonctionnement du système des conférences et risquent fort de le détruire. Il contient en effet les pires éléments de la U.S. Shipping Act. Notre mémoire écrit soulève un certain nombre de ces questions mais je ne com-

[Text]

and I will comment only on two of them here, namely, the independent action and service contracts.

I have chosen these two because both are copied from the U.S. act. Both represent short-term gain for large shippers at the expense of other shippers and the conference system. Both are premised on the fallacy that conferences require additional competition.

Conferences, after all, were formed in the first place to help avoid excessive competition, destructive competition, which is characteristic of international shipping, and the conference system has been found, by all the governments interested in it, to be the only feasible commercial nongovernmental way of coping with this destructive competition.

We all know about the rate wars which have taken place in various shipping lanes over the years, and the collapse of carriers and the lack of service for shippers, and governments have recognized that the conference system contributes to stabilizing these problems. But now to mandate that independent action must be incorporated within the conferences—that is, to provide within the conferences for the same sort of destructive competition among members as the conferences were set up to try to help control in the first place—does not make sense. Why incorporate within a conference the means of its own destruction?

There is an inherent contradiction here. I do not think any organization or body of people can function properly without appropriate, recognized rules. A body like this, for example, can be productive because there are rules of order. I can well imagine that you have considered what would happen in the Senate, if senators each considered that they could do whatever they wanted with regard to the rules.

How can you expect conferences to function, if any member can change the rules in any way he wants or devise the rates in any way he wants? How can it be expected to function and to perform what it was set out to do? It cannot do it. The question, also, is: How can this kind of thing be mandated?

We are conferences set up in Japan. The members are international and are concerned with the trade in Japan. There are no Canadian shipping companies among us. We have no function here in Canada. We have no operation here. We are recognized by the Japanese government under the Japanese Shipping Act. We function under Japanese law. Yet you in Canada propose to mandate that we take on a particular form which we know is not right and will not work. I do not know the basis upon which you think this is reasonable.

We also oppose the American act. We have the same attitude towards that act. We do not think it will work, and it is proving, itself, that it is not working properly. We would tend

[Traduction]

menterai aujourd'hui que deux d'entre elles, la mesure distincte et les contrats d'exclusivité limitée.

Si j'ai choisi ces deux questions, c'est parce qu'elles ont été empruntées à la loi américaine. Toutes deux représentent des gains à court terme pour les expéditeurs importants aux dépens des autres expéditeurs et du système des conférences. Tous deux partent du principe erroné que les conférences ont besoin d'une concurrence supplémentaire.

Les conférences ont, après tout, été créées pour essayer d'éviter une concurrence excessive, la concurrence destructrice qui est caractéristique des transports maritimes internationaux, et tous les gouvernements intéressés sont parvenus à la conclusion que le système des conférences était la seule méthode commerciale non gouvernementale qui pouvait être utilisée pour faire face à cette concurrence destructive.

Nous connaissons tous les guerres des taux qui ont eu lieu sur diverses lignes maritimes au cours des années, l'effondrement de certains transporteurs et le manque de services aux expéditeurs. Les gouvernements ont reconnu que le système des conférences contribue à stabiliser la situation. Pourtant, vous voulez maintenant que la loi prévoie la possibilité de mesures distinctes au sein des conférences, c'est-à-dire créer le même genre de concurrence destructrice entre les membres de ces conférences alors que celles-ci avaient été précisément créées, au départ, pour essayer de la contrôler. Il est totalement illogique de doter une conférence maritime du moyen d'assurer sa propre destruction.

Il y a là une contradiction fondamentale. Je ne pense pas qu'il existe d'organisations où de groupes de personnes qui soient capables de fonctionner correctement sans règlement approprié et reconnu. Un organisme comme le vôtre, par exemple, ne peut être productif que parce qu'il respecte certaines règles d'ordre. J'imagine fort bien que vous vous êtes déjà demandés ce qui arriverait au Sénat si chaque sénateur considérait qu'il peut traiter les règlements comme bon lui semble.

Comment pouvez-vous attendre des conférences maritimes qu'elles fonctionnent correctement si n'importe quel membre peut changer les règlements à sa guise ou établir les tarifs qui lui plaisent? Comment peut-on attendre que le système fonctionne et atteigne ses objectifs? C'est tout bonnement impossible. Une question se pose également: Comment peut-on en faire l'élément d'un mandat?

Nos conférences sont installées au Japon. Nos membres sont internationaux et s'intéressent au commerce dans ce pays. Ils ne comprennent aucune compagnie canadienne. Nous n'avons aucune fonction au Canada. Nous n'avons pas d'activités ici. Le gouvernement japonais nous reconnaît en vertu de la Loi japonaise sur la marine marchande. Nous sommes soumis à la loi japonaise, et pourtant, au Canada, vous voulez maintenant adopter une loi qui nous impose de prendre une forme qui, nous le savons pertinemment, ne convient pas et est vouée à l'échec. Je me demande bien pourquoi vous jugez cela raisonnable.

Nous nous sommes également opposés à la loi américaine. Nous avons la même attitude à son égard. A notre avis, elle est condamnée à l'échec, et elle nous en donne d'ailleurs déjà la preuve. Nous sommes donc très tentés de mettre en question le

[Text]

to question the right of Canada to interfere with our freedom to contract among ourselves in Japan.

What are the reasons given for this legislation? One reason is that conferences need more competition. There is no justification given for that and there has not been any reference to research to show that conferences need more competition. There has been no explanation given for this reason; it is merely thought that it is now time to have more competition within conferences.

Let me review our situation briefly. The Japan-West Canada conference was formed in 1967 with 12 members. When the 1979 Conference Exemption Act was enacted, we had 14 members. Since that time there have been eight additions and six resignations; there were 12 outside carriers. Since 1979 we have lost eight carriers; by 1985 we had only six members left and there were 14 outside carriers. In 1985, because of those circumstances, we opened all the rates of the major moving commodities in the tariff. That meant that the conference did not regulate the rates for the major moving commodities and that the members were free to pull whatever rates they wanted. Therefore, for the last two years, there have been no controls. How can you introduce more competition when there is no room for any more competition within the conferences?

The Japan-East Canada conference was established in 1966 with 11 members. By 1979 we had only nine members; six had left, four had entered and there were four outsiders. By 1985 we only had four members; three had left and there were seven outsiders. In 1986 we were able to add five carriers to the Japan-West Canada conference, for a total of 11 members. There are still eight outsiders. In 1986 we added three to the Japan-East Canada conference for a total of nine; there were then six outsiders. Last week, two resigned. We now have seven in east Canada and there are eight outsiders.

Anyone who is familiar with the way conferences have functioned over the last 100-odd years since they were formed knows that conferences have ups and downs. The conference system is not a monopoly arrangement. The conference system has always been vulnerable to competition. Whenever the rates appear to be going up, other carriers rush into the trade. When the rates go down, those who rushed in rush out. The only carriers who are in the trade for the long haul, who have made a long-term commitment, are conference members. Conferences do not have a monopoly of power. There is no evidence that any such monopoly exists.

Independent action was copied from the American Shipping Act of 1984. In this regard, I will say that that is trial legislation set for review in five years under section 18 of that act. A study is being made now. There are many reasons to believe that independent action will be seriously reviewed in that study. Why should we, here, copy an untested act at this time?

[Traduction]

droit du Canada à entraver la liberté de nos membres à passer des contrats entre eux, au Japon.

Quelles raisons donne-t-on pour l'adoption de cette loi? L'une est que les conférences ont besoin de plus de concurrence. Aucune justification n'est présentée pour cela et il n'est fait mention d'aucune recherche prouvant que les conférences ont effectivement besoin de plus de concurrence. Aucune explication n'est donnée; on pense tout simplement que le moment est venu d'intensifier la concurrence au sein des conférences.

Permettez-moi de passer brièvement en revue notre situation. La Japan-West Canada Conference a été créée en 1967 avec 12 membres. Lorsque la Loi dérogatoire de 1979 a été promulguée, nous étions 14. Depuis lors, il y a eu six départs et huit arrivées de nouveaux membres; il y avait 12 transporteurs extérieurs. Depuis 1979, nous avons perdu huit transporteurs; en 1985 il ne nous restait que six membres et il y avait 14 transporteurs extérieurs. La situation nous a incités, en 1985, à libérer tous les taux du transport des marchandises les plus importantes. Cela signifiait que la conférence ne réglementait pas les tarifs de transport de ces produits et que les membres étaient libres de demander les tarifs qu'ils voulaient. Ces deux dernières années, il n'y a donc eu aucun contrôle. Comment donc créer encore plus de concurrence alors qu'il n'y a absolument plus de place pour le faire au sein des conférences?

La Japan-East Canada Conference a été créée en 1966 avec 11 membres. En 1979 il ne nous en restait que neuf; six étaient partis, quatre nouveaux s'étaient joints à nous et il y en avait quatre autres à l'extérieur. En 1985, nous n'avions plus que quatre membres; trois étaient partis et il y avait sept transporteurs extérieurs. En 1986, nous avons réussi à ajouter cinq transporteurs à la Japan-West Canada Conference, ce qui représentait un total de 11 membres. Il y a toujours huit transporteurs extérieurs. En 1986, nous avons ajouté trois à la Japan-East Canada Conference, portant ainsi à neuf le nombre de ses membres; il y avait alors six transporteurs extérieurs. La semaine dernière, deux membres ont démissionné. Nous en avons maintenant sept dans l'est du Canada, et huit transporteurs extérieurs.

Tous ceux qui savent comment fonctionnent les conférences maritimes depuis la date de leur création, il y a une certaine d'années, savent qu'elles ont connu des hauts et des bas. Le système des conférences n'est pas un monopole. Il a toujours été vulnérable à la concurrence. Dès que les taux semblent augmenter, d'autres transporteurs se précipitent. Lorsqu'ils baissent, les mêmes se bousculent à la sortie. Les seuls transporteurs qui sont là pour longtemps, qui ont pris un engagement à long terme, sont les membres des conférences. Celles-ci n'exercent donc pas un monopole. Il n'existe aucune preuve de l'existence d'un tel monopole.

La formule de la mesure distincte a été empruntée à la American Shipping Act de 1984. A cet égard, je dirais qu'il s'agit d'une loi d'essai qui doit faire l'objet d'un examen dans cinq ans, en vertu de son article 18. Une étude est actuellement en cours. Il y a beaucoup de raisons de croire que la mesure distincte sera soumise à un sérieux examen dans cette étude. Pourquoi devrions-nous copier une loi qui n'a pas encore fait ses preuves?

[Text]

Regarding service contracts, the conferences have long followed a basic policy of non-discrimination. Our tariffs are based on the concept of non-discrimination. The Japanese Shipping Act, under which we function in Japan, is necessarily adamantly opposed to any form of discrimination. It is against volume discount rates. The dual rate contract system, which Bill C-21 so easily tosses out, allowed for a maximum spread of 15 per cent. In Japan, the Japanese government knocked that down to 9.5 per cent, and over all of the years of the dual rate contract system we could not have a greater spread than 9.5 per cent. This meant that the big shippers got the same 9.5 per cent as the little shippers got. Everyone was treated equally.

Under the service contract system, the 9.5 per cent or the 15 per cent under Canadian law was tossed out. There is no fixed spread. The spread varies by volume. The major shippers get a bigger spread than the smaller shippers do. The major shippers benefit and the smaller shippers suffer. The rates come down and carriers suffer. Only the big shippers benefit and that is only a short-term benefit.

Let me say something about our experience in Japan with regard to service contracts. In the west coast counterpart conference to the United States, where we carry around 9 million tonnes of cargo, almost 90 per cent of that is under service contracts. In Japan, the shippers' council claims that there are something like 8,000 to 8,500 shippers, but there may be only 200 or so big shippers. The spread now for the big shippers in Japan is not the 9.5 or 15 per cent but 30 to 40 per cent and, in some cases, larger. We had one service contract under which the shipper shipped over 1 million tonnes of cargo. We have run into a great deal of difficulty because the major shippers expect, for that kind of cargo, to get major discounts. What about the small shippers? How are they going to be reflected in this system? We have struggled with this. We found that we had to leave small and medium sized shippers high and dry. We began to negotiate smaller contracts in order to try to help the smaller shippers. Then the bigger shippers took the attitude that if we were to give this sort of thing to the small shippers, they would want more than they had for their volume or they would cut their volume back. So we began to lose volume and we had to make further reductions for the major shippers in order to maintain that kind of system.

The Japanese government, which was very concerned under its own laws about the 9.5 per cent, which we have to observe, was concerned about the far greater percentage spread which we had to give to major shippers. Actually it's a violation of Japanese laws. Consequently, in order to avoid action by Japanese authorities, the conferences have begun to review tariff rates. If the spread is too great, the only thing left to do—because the service contract is a firm commitment—is to

[Traduction]

En ce qui concerne les contrats d'exclusivité limitée, les conférences ont, depuis longtemps, une politique de base, celle de la non-discrimination. Nos tarifs sont fondés sur ce principe. La Loi japonaise sur la marine marchande, à laquelle nous sommes soumis au Japon, est, de toute évidence, farouchement opposée à toute forme de discrimination. Elle l'est également aux taux de ristourne. Le double régime de taux de fret auquel le projet de loi C-21 fait si aisément un sort, autorisait un écart maximum de 15 p. 100. Au Japon, le gouvernement japonais l'a ramené à 9,5 p. 100, et pendant toutes les années où a fonctionné ce double régime, nous n'avons jamais pu obtenir un écart de taux supérieur à 9,5 p. 100. Cela signifiait que grands ou petits, tous les expéditeurs étaient soumis au même régime. Tout le monde était traité de la même manière.

En vertu du régime des contrats d'exclusivité limitée, l'écart autorisé, qu'il soit de 9,5 p. 100 ou de 15 pour cent, a été supprimé par la loi canadienne. Il n'existe pas d'écart fixe. Il varie selon le volume, ce qui fait que les grands transporteurs ont droit à un écart plus important que les petits. Les premiers sont donc les bénéficiaires, et les seconds, les victimes. Lorsque les taux baissent, ils en souffrent. Seuls les gros transporteurs en profitent, mais il ne s'agit là que d'un avantage à court terme.

Permettez-moi de vous dire quelques mots de notre expérience des contrats d'exclusivité limitée au Japon. Dans la conférence qui dessert la côte Ouest des États-Unis, près de 90 p. 100 des quelque neuf millions de tonnes de marchandises que nous transportons font l'objet de tels contrats. Au Japon, le Conseil des transporteurs prétend qu'il y a entre 8 000 et 8 500 transporteurs, mais les gros ne sont peut-être que 200. L'écart, maintenant, pour ceux-ci n'est plus de 9,5 ou de 15 p. 100, mais de 30 à 40 p. 100 et, dans certains cas, il est même plus important. Nous avions un contrat d'exclusivité limitée aux termes duquel l'expéditeur acheminait plus d'un million de tonnes de fret. Nous nous sommes heurtés à de grosses difficultés car, lorsqu'il s'agit de tels volumes, les expéditeurs importants s'attendent à des ristournes considérables. Et les petits expéditeurs? Comment ce régime tiendra-t-il compte de leur situation? Ce problème nous a causé beaucoup de difficultés. Nous sommes parvenus à la conclusion que nous serions obligés de laisser les expéditeurs petits et moyens se débrouiller tout seuls. Nous avons commencé à négocier des contrats moins importants pour essayer d'aider les petits expéditeurs. Les expéditeurs importants ont alors réagi en déclarant que si nous accordions de telles conditions aux petits expéditeurs, ils exigeraient des ristournes encore plus élevées pour leurs expéditions, ou en réduiraient le volume. Le volume que nous transportions a alors commencé à baisser et nous avons été contraints d'accorder des réductions encore plus importantes aux gros expéditeurs pour maintenir le régime en vigueur.

Le gouvernement japonais, qui s'inquiétait beaucoup de l'écart de 9,5 p. 100 que nous étions tenus de respecter en vertu de ses propres lois, s'inquiétait de l'écart de pourcentage beaucoup plus élevé que nous étions obligés d'accorder aux gros expéditeurs. Il s'agit en fait là d'une infraction aux lois japonaises. En conséquence, pour éviter une intervention des autorités japonaises, les conférences ont commencé à revoir leurs tarifs. Si l'écart est trop grand, la seule chose qui reste à

[Text]

reduce the tariff rates so as to lessen the spread. So we are now involved in reducing the tariff rates. The big shippers still want more because the spread between their contract and the lowering tariff rates will not satisfy them.

We are caught in a whiplash here, not only among shippers of various sizes, but between governments. On the one hand the Japanese government has a Shipping Act and is very concerned about discrimination. On the U.S. side and on the Canadian side there are Shipping Acts which go counter to the Japanese system. Governments more and more are forcing their position on the industry. The industry increasingly is put in a position where it is very difficult to function as a commercial entity, and we are losing. Small shippers are losing and medium size shippers are losing. I do not think that this part of the U.S. act will survive in its present form, and I do not think that the Canadian people are well advised to adopt it at this time.

Another thing which we find extremely disquieting is the confidentiality aspect. At least under the U.S. act publication of the essential terms of a contract helps to avoid greater discrimination. It is not fair, for total confidentiality. No one will know what is the actual cost of transportation in Canada. It is not in the public interest. Also how can the public monitor the regulatory process if everything is hidden and nothing is published? We have grave concerns. Independent action on service contracts is perhaps one of the greatest monsters in the entire bill. It is one of the worst forms of independent action, because it is a long-term type of commitment with this sort of discriminatory position fixed.

We think that those who have formulated the present bill will find that basic changes will be required after a year, or two or three, of more experience with this kind of legislation in the international context such as that in which we work; and we think that basic changes will be required. We believe that there was excellent material prepared in 1982 by the Canadian Transport Commission in its review, in which we participated, and somehow we feel that those documents have not made themselves felt in the present legislation. There has been no evidence, since the findings of the Water Transport Committee in 1982, that there is any serious need for this type of interventionist legislation.

Mr. Chairman, with those few introductory comments, I would like to open the meeting to questions.

The Chairman: Honourable senators, are there any questions?

Senator Thériault: Mr. Chairman, the more that I listen to briefs on this legislation the more confused I get. Mr. Grey, you used the terminology "destructive competition".

Mr. Grey: Yes.

Senator Thériault: I have always thought that the great free enterprisers were basing their position on the fact that compe-

[Traduction]

faire—car le contrat d'exclusivité limitée est un engagement ferme—consiste à abaisser les taux, de manière à réduire l'écart. C'est ce que nous faisons en ce moment. Les gros expéditeurs continuent à réclamer car l'écart entre leur contrat et les taux qui baissent ne leur donne pas satisfaction.

Nous sommes pris entre le marteau et l'enclume, non seulement entre des expéditeurs de tailles diverses, mais entre plusieurs gouvernements. D'un côté, vous avez le gouvernement japonais qui a une loi sur la marine marchande et que la discrimination inquiète beaucoup. De l'autre, vous avez les États-Unis et le Canada, dont les lois, dans ce domaine, vont à l'encontre du régime japonais. De plus en plus, les gouvernements imposent leurs vues à l'industrie. Celle-ci se trouve de plus en plus placée dans une situation où il est très difficile de fonctionner en tant qu'entité commerciale, et c'est nous les perdants, que nous soyons petits ou gros. Je ne pense pas que cette partie de la loi américaine survive sous sa forme actuelle, et je crois pas que les Canadiens aient tort de l'adopter maintenant.

La question du caractère confidentiel des renseignements nous paraît aussi extrêmement préoccupante. Au moins, la loi américaine dispose-t-elle que les conditions essentielles d'un contrat doivent être publiées, ce qui évite une plus grande discrimination. Mais il est injuste qu'un contrat demeure totalement confidentiel. Personne ne saura ce qu'est le coût réel de transport au Canada. Ce n'est pas dans l'intérêt du public. D'ailleurs, comment ce public pourrait-il surveiller le processus de réglementation si tout est caché et si rien n'est publié? Nous sommes très inquiets. La mesure distincte, dans le cas de contrats d'exclusivité limitée, est peut-être une des pires monstruosités créées par ce projet de loi. C'est une des pires formes de mesure distincte, car il s'agit là d'un engagement à long terme à l'égard d'une attitude discriminatoire.

A notre avis, les auteurs du projet de loi actuel se rendront compte que des changements fondamentaux seront nécessaires au bout d'une, deux ou trois années d'expérience dans le contexte international qui est celui où nous travaillons: nous en sommes convaincus. A notre avis, l'étude effectuée par la Commission canadienne des transports en 1982, à laquelle nous avons participé, était excellente, et nous avons l'impression que, dans le projet de loi actuel, on n'a pas du tout tenu compte des documents préparés à l'époque. Depuis la présentation des conclusions du Comité des transports par eau en 1982, rien ne prouve que ce type d'interventionnisme soit vraiment nécessaire.

M. le président, après ces quelques remarques d'introduction, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Messieurs les sénateurs, avez-vous des questions?

Le sénateur Thériault: M. le président, plus j'écoute la présentation des mémoires consacrés à ce projet de loi et plus les choses me paraissent compliquées. M. Grey, vous avez utilisé les termes «concurrence destructrice».

M. Grey: Oui.

Le sénateur Thériault: J'avais toujours pensé que les grands partisans de la libre entreprise justifiaient leur position par le

[Text]

tition was the best thing for all concerned, that it was more efficient, it created more jobs, and is the way that free enterprisers want to go. You are free enterprisers. I see this legislation as enabling free enterprise to work, and then you say that it will bring about destructive competition. Would you please tell me what you mean by "destructive competition"?

Mr. Grey: Firstly, it is very easy to enter the shipping industry, and it is very easy to get out. So those who feel that there is a motive or advantage to—

Senator Thériault: Pardon me, but is that not true of most business—to get in and out?

Mr. Grey: No. Let us take the rail industry. Who is going to lay another transcontinental railroad today—by the freeway and make all of the arrangements? That is not possible.

Senator Thériault: I am not sure that that is a good example of efficiency.

Mr. Grey: No, no; it's a question of whether you can enter a trade or leave it at will. In some industries it is far easier to enter and leave without that kind of commitment than in others. In the shipping industry it is particularly easy to enter and leave, and the history of shipping over the past century, the history of conferences, shows that destructive competition has frequently entered into this industry for those reasons. You will find great wars taking place—we had one recently—in these trades. Carriers are going bankrupt, or they are merging. This all began in 1979 and 1980 and has been continuing, not particularly because of the 1984 act but because of circumstances in the trade. This is an industry in which that is characteristic, and governments over the years have appointed commissions to look into this. The commissions have recognized that to be the case and have published reports which are available and can be read. I think that anyone familiar with shipping will recognize that this is an industry in which that happens.

Senator Thériault: I fail to see the difference. You used railroads as an example, but the railroad is just one mode of transportation. There is nothing to stop people from going into the transportation business by truck, air or sea. When you ask who is going to enter the railroad business, you are probably right; but when you ask who is going to enter into transporting goods on land, then all kinds of people can.

Mr. Grey: That's right. There is greater flexibility in trucking.

Senator Thériault: If I understood you correctly, what you are telling us is that you need to be regulated.

[Traduction]

fait que la concurrence était la meilleure solution pour tous, qu'elle était la plus efficace, qu'elle permettait de créer plus d'emplois, et qu'elle est la voie que ces partisans de la libre entreprise veulent suivre. Vous en faites partie. Pour moi, cette loi permettra à la libre entreprise de fonctionner, et pourtant, vous dites qu'elle amènera une concurrence destructrice. Pourriez-vous me dire ce que vous entendez par «concurrence destructrice»?

M. Grey: Pour commencer, il est extrêmement facile d'entrer dans l'industrie du transport maritime, et tout aussi facile d'en sortir. Ceux qui estiment qu'il y a un motif ou un avantage à—

Le sénateur Thériault: Excusez-moi, mais n'est-ce pas vrai de la plupart des activités commerciales—qu'on peut y entrer et en sortir?

M. Grey: Non. Prenons l'industrie des chemins de fer. Qui va poser une autre voie transcontinentale aujourd'hui—qui va acheter le droit de passage et faire tous les arrangements? C'est tout simplement impossible.

Le sénateur Thériault: Je ne suis pas certain que cela soit un bon exemple d'efficacité.

M. Grey: Non, non, la question est de savoir si vous pouvez entrer et sortir à votre gré d'une entreprise commerciale. Il est beaucoup plus facile de le faire sans prendre ce genre d'engagement, dans certaines industries que dans d'autres. Dans celle du transport maritime, il est particulièrement facile d'entrer et de sortir, et son histoire au cours du siècle écoulé, celle des conférences, nous montrent que c'est pour cela qu'une concurrence destructrice a fréquemment fait son apparition dans cette industrie. Vous constaterez que des conflits violents agitent ces secteurs—nous en avons eu un récemment. Des transporteurs font faillite, ou fusionnent. Tout cela a commencé en 1979 et 1980 et continue aujourd'hui; non pas que la loi de 1984 en soit particulièrement responsable, mais à cause des circonstances propres à notre secteur. Cette situation est caractéristique de notre industrie, et dans le passé, les gouvernements ont nommé des commissions pour étudier la question. Ces commissions ont reconnu que c'est bien ainsi que les choses se passaient et ont publié des rapports que n'importe qui peut se procurer et lire. Je crois que tous ceux qui connaissent le transport maritime, savent que c'est une industrie dans laquelle ces choses arrivent.

Le sénateur Thériault: Je ne saisis pas la différence. Vous avez pris les chemins de fer comme exemple, mais il ne s'agit là que d'un seul mode de transport. Rien n'empêche les gens de se lancer dans les transports routier, aérien ou maritime. Quand vous demandez qui pourrait bien se lancer dans le transport ferroviaire, vous avez probablement raison; mais lorsque vous demandez qui va se lancer dans le transport des marchandises par voie de surface, il y a toutes sortes de gens qui sont capables de le faire.

M. Grey: C'est exact. Le camionnage est un secteur qui offre beaucoup plus de souplesse.

Le sénateur Thériault: Si je vous ai bien compris, ce que vous nous dites c'est que vous avez besoin d'être réglementé.

[Text]

Mr. Grey: What the conferences do, by their organization and efforts to create non-discriminatory stability in rates and services, is to create a kind of commercial non-governmental regulation of an industry.

Senator Thériault: I am not one of those who believe that just because it is government regulated it is any better or any worse than private regulation. I am inclined to agree with you; but if I am going to take your philosophy, I would think that the way we are going in this country, from the point of view of transport or air transport, is wrong. But in the meantime it seems that in this day and age, in the western world, private enterprise is a thing that should be allowed to flourish and should be able to produce all of the good, the jobs, and so on. I can agree with the philosophy that you preach, but you do not let it apply to yourself. That is what boggles my mind.

Mr. Grey: We do not think that it is in the long-term best interests of shippers or the public. For example, the regulation of airlines resulted in the loss of service to many cities that had built airports. It is a question of reasonable compromise between the best interests of the public, passengers and so forth. In our industry it is the best possible compromise between the public interest of the nation, the interest of exporters and the interest of carriers. We also have in the trade carriers who are not necessarily private, who have government involvement. It is becoming increasingly difficult in shipping to find purely commercial operations.

I do not want to belabour this point, but I believe that shipping is an industry which requires regulation, the kind of regulation where the government is not totally involved. The conference system has performed that satisfactorily, and I see no reason why it should not continue to do so. In 1982, I believe, the Water Transport Committee and the Canadian Transport Commission arranged for a study to be made by Professor Davies of Acadia University on the economic basis for difficulties in shipping. He produced a very excellent paper which goes into this aspect, and I would commend it to anyone who wants to follow up that matter further.

Senator MacDonald (Halifax): Before we get away from the philosophy of all this, I agree that we have a semi-generous situation here. It is unique, and I do not think it exists in any other activity, this exemption of a cartel from prosecution. I can understand the reasons for it in the sense of stability and so on. However, the United States anti-trust legislation has far more teeth, enforcement powers, etc. than we have had in Canada. Until our recent Competition Act, we were a paper tiger as far as anti-trust or restrictive trade practice legislation was concerned. The legislation in the United States, which is the so-called free enterprise symbol of the world, was set up to save free enterprise from itself. Here we have a copycat bill which, you say, is very similar to the Americans, who are now in the process of a mid-term review of their legislation which has no sunset clause. I suppose we could have waited to find out what it is that our American friends intend to do but, gen-

[Traduction]

M. Grey: Ce que font les conférences, grâce à leur organisation et à leurs efforts pour créer une stabilité non-discriminatoire des taux et des services, c'est de créer une sorte de réglementation commerciale et non gouvernementale d'une industrie.

Le sénateur Thériault: Je ne suis pas de ceux qui croient que parce que quelque chose est réglementé par le gouvernement, c'est nécessairement meilleur ou pire qu'une réglementation privée. Je suis tenté d'être de votre avis, mais si je fais mienne votre philosophie, je dirais que nous faisons fausse route au Canada sur le plan du transport ou du transport aérien. Entre-temps, il semble d'ailleurs qu'aujourd'hui, dans le monde occidental, on devrait permettre à l'entreprise privée de s'épanouir car elle devrait nous fournir tous les biens, tous les emplois, etc., dont nous avons besoin. Je peux accepter les idées que vous prêchez, mais vous ne les appliquez pas vous-même, et c'est cela qui me perturbe.

M. Grey: A notre avis, tout cela n'est pas dans l'intérêt à long terme des expéditeurs ni du public. Par exemple, la réglementation des sociétés aériennes a eu pour résultat que de nombreuses villes qui avaient construit des aéroports se sont trouvées privées de service. C'est une question de compromis raisonnable entre l'intérêt du public, celui des voyageurs, etc. Dans notre industrie, c'est le meilleur compromis possible entre l'intérêt public de la nation, celui des exportateurs, et celui des transporteurs. Nous avons également des transporteurs qui ne sont pas nécessairement privés, qui ont des liens avec le gouvernement. Dans le domaine des transports, il devient de plus en plus difficile de trouver des exploitations purement commerciales.

Je ne tiens pas à m'appesantir sur le sujet, mais j'estime que notre industrie a besoin d'une réglementation, d'une réglementation sans intervention complète du gouvernement. C'est une tâche dont le régime des conférences s'est acquitté de manière satisfaisante; et je ne vois pas pourquoi cela ne continuerait pas. En 1982, je crois, le Comité des transports par eau et la Commission canadienne des transports ont chargé le professeur Davies, de l'université Acadia, d'étudier le fondement économique des problèmes du transport maritime. Il a rédigé une excellente étude là-dessus, dont je recommande la lecture à tous ceux qui veulent approfondir la question.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avant de nous éloigner des principes qui sous-tendent tout ceci, je dirai que je reconnais que nous avons ici une situation qui est à demi fondée sur la générosité. Elle est unique en son genre, car je ne crois pas qu'il existe d'autres secteurs dans lequel un cartel est à l'abri de poursuites. J'en comprends très bien les raisons, à cause, notamment, du sentiment de stabilité ainsi créé. Cependant, la législation anti-trust américaine est beaucoup mieux armée sur le plan des pouvoirs d'application, etc. que ce que nous avons au Canada. Jusqu'à la récente promulgation de notre Loi sur la concurrence, nos lois contre les coalitions ou les pratiques commerciales restrictives faisaient de nous un tigre de papier. La législation aux États-Unis, considérée comme le symbole de la libre entreprise dans le monde, était conçue pour protéger la libre entreprise contre elle-même. Ici, nous avons un projet de loi qui, comme vous le dites, singe ce qu'on trouve chez les

[Text]

erally speaking, should the two acts not be pretty close together, or do you think the countries should take whatever course they wish? Is there a necessity for general conformity of agreement in North America, particularly between the U.S. and Canada, in matters involving exemptions?

Mr. Grey: Not necessarily, but I think that over the longer term there will probably emerge similar sorts of arrangements in both countries. The position of the United States today is one in which the regulatory process is evolving. The new Shipping Act will change. I do not think anyone wants to see the regulatory arrangements disappear entirely. However, the Canadian bill in several respects goes way beyond the U.S. bill and requires things which according to our experience, will not work and will not be retainable in the long term.

Senator MacDonald (Halifax): Way beyond? Are you referring to confidential service contracts?

Mr. Grey: Right, and independent action on service contracts.

Senator MacDonald (Halifax): What else? Are those two items it?

Mr. Grey: Those two are outstanding examples, yes.

Senator MacDonald (Halifax): You talk about the review that is taking place in the United States, and you mentioned that there may be some serious changes, the implications of which may mean the softening of their anti-trust view, whereas one gets the impression that the conferences are becoming more reconciled to the acceptance of, say, independent action and are politically looking at the possibility of changing the notice period.

Mr. Grey: No, I do not think so. The notice period has very little to do with it. Thirty days may be better than 10 days, but 30 days will come. The problem of the independent action conference is that it cannot function as a conference. Whether it is 30 days, 50 days or whatever, the damage will arrive. The conference must be in a position to function as a conference. Otherwise, it cannot be expected to bring about the stability it is set up to accomplish. The conferences work very closely together with shippers. We have very close relations with our shippers in Japan and with individual shippers. We exchange views a great deal and we cooperate. Shippers do not want to get rid of the conferences. We do not want to alienate our shippers. It is a business. We work together.

But if the law requires the mandate that the conference be unstable within its framework, there is less and less reason why

[Traduction]

Américains, alors qu'ils sont maintenant en plein milieu d'une révision de leur législation qui ne comporte pas de clause de temporisation. Nous aurions sans doute pu attendre de voir ce que nos amis américains ont l'intention de faire mais, de façon générale, les deux lois ne devraient-elles pas être assez proches l'une de l'autre, ou estimez-vous au contraire que nos deux pays devraient suivre la voie qui leur plaît, quelle qu'elle soit? La conformité générale des vues est-elle indispensable en Amérique du Nord, en particulier entre les États-Unis et le Canada, sur les questions relatives aux dispenses?

M. Grey: Pas nécessairement, mais je pense qu'à long terme, on parviendra probablement à des arrangements analogues dans les deux pays. Actuellement, le processus de réglementation est en pleine évolution aux États-Unis. La nouvelle Loi sur la marine marchande changera. Je ne crois pas qu'il y ait des gens qui souhaitent une disparition complète des règlements. Cependant, à plusieurs égards, le projet de loi canadien va beaucoup plus loin que le projet de loi américain et exige certaines choses qui, d'après l'expérience que nous en avons, ne donneront pas de bons résultats et devront être abandonnées à long terme.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Beaucoup plus loin? Faites-vous allusions aux contrats d'exclusivité limitée?

M. Grey: Oui, et à la mesure distincte prévue par ces contrats.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quoi d'autre? Cela se ramène-t-il à ces deux points?

M. Grey: Ces deux points sont des exemples très marquants, oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous parlez de l'examen qui se déroule aux États-Unis, et vous avez dit qu'il se pourrait qu'il y ait des changements importants qui pourraient se traduire par un adoucissement de leur attitude anti-coalition, alors qu'on a l'impression que les conférences deviennent plus disposées à accepter, disons, des mesures distinctes, et étudient politiquement la possibilité de modifier la période de préavis.

M. Grey: Non, je ne le pense pas. La période de préavis n'a pas grand-chose à voir avec tout cela. Trente jours sont peut-être préférables à dix jours, mais on finira par arriver aux 30 jours. Le problème d'une conférence dont les membres peuvent prendre des mesures distinctes est qu'elle ne peut pas fonctionner comme conférence. Qu'il s'agisse de 30 jours, de 50 jours ou d'autre chose, le mal sera fait. La conférence doit être en mesure de fonctionner en tant que telle. Autrement, on ne peut pas attendre d'elle qu'elle apporte la stabilité qu'elle est chargée d'imposer. Les conférences travaillent en étroite collaboration avec les expéditeurs. Nous entretenons des rapports très suivis avec nos expéditeurs au Japon et avec certains expéditeurs individuels. Nous procédons à de nombreux échanges de vues et nous coopérons. Les expéditeurs ne veulent pas se débarrasser des conférences. Il s'agit, après tout, d'une entreprise commerciale. Nous travaillons de concert.

Cependant, si les dispositions de la loi sont telles qu'elles enlèvent toute stabilité à une conférence, il y a de moins en moins de raisons pour que les expéditeurs travaillent avec

[Text]

shippers should work with it, because it cannot function in the way shippers want, which is with long-term stability.

Senator MacDonald (Halifax): The shippers give begrudging support to the conferences, but there is always a big "but". A member of the Canadian Shippers' Association, the Canadian Retail Shippers' Association, has appeared before this committee. You know who we are talking about here.

Mr. Grey: Certainly.

Senator MacDonald (Halifax): It is the Sears, the Zellers and so on. Here is what they said in part in their brief when talking about the large volume of shipping from Asia, which is where their interests appear to be. They try to relate their experience in that corridor by saying:

In the mid to late 1970s, conference cartels controlled the liner trade between Asia and Canada. The result of their near monopoly of the trade was excessively high freight rates. Our Association met with the conferences of the day to address some of the serious issues. The most significant of which was supplying our Association with per container rates or 'box rates' as opposed to the specific commodity conference tariffs that prevailed. The specific commodity rates clearly incorporated the 'value of service' philosophy as a pricing technique, as opposed to the 'cost of service' philosophy we wished to establish. All of our suggestions and requests were turned down by the shipping cartels, leaving us no alternative but to establish our Association's Off-Shore Program outside the conference.

Since our program made this shift in 1979, there has been a general weakening of the conference structure from Asia to Canada, and our program has survived well with a good selection of liner CARRIERS to choose from.

They go on to say:

Over the past 8 years we have maintained contact with the prevailing conferences from Asia and have met with them on many occasions to explore a workable agreement. At meetings which were held in Toronto, Vancouver, Tokyo and as recently as October 1986 in Regina, where we met with the Managing Director of the ANERA—Asia North-America Eastbound Rate Agreement—"super conference", we were given little encouragement that the cartels would seriously consider any consultative process which included SHIPPER input.

What are they getting at? What is the main thrust of their complaint, as it is pertinent to your submission today?

Mr. Grey: We have met with that organization, but not for three or four years now. They are speaking of a much earlier date when they refer to the lack of per container rates and so forth. We have provided those for some years now. We have

[Traduction]

celle-ci, car il lui est impossible de fonctionner comme le voudraient ces expéditeurs, c'est-à-dire d'offrir une stabilité à long terme.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les expéditeurs accordent à contre-cœur leur appui aux conférences, mais il y a toujours un grand «mais». Un membre de la Canadian Retail Shippers Association a déjà comparu devant ce comité. Vous savez de qui nous parlons.

M. Grey: Certainement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ce sont les Sears, les Zellers, etc. Voici ce qu'ils disaient notamment dans leur mémoire lorsqu'ils évoquaient le volume important de transport maritime venant d'Asie, où ils semblent avoir de gros intérêts. Ils essaient de rendre compte de leur expérience dans ce secteur en ces termes:

Au milieu et à la fin des années 1970, les cartels de conférences contrôlaient les lignes de transport maritime entre l'Asie et le Canada. À cause de ce quasi-monopole, les taux de fret étaient excessivement élevés. Notre Association a rencontré les conférences de l'époque pour régler certaines des questions les plus graves. Pour la plus importante, il s'agissait d'accorder à notre association des taux par conteneur au lieu d'utiliser les tarifs pratiqués par les conférences pour des marchandises spécifiques. La technique de calcul de ces taux spécifiques reposait manifestement sur le principe de la «valeur du service», et non sur celui du «coût du service» que nous voulions établir. Les cartels ont rejeté toutes nos propositions et nos demandes et ne nous ont laissé d'autre choix que de créer notre «programme d'outremer» (Off-Shore Program), en dehors de la conférence.

Depuis que nous avons pris cette orientation en 1979, nous avons constaté un affaiblissement général du système des conférences assurant les transports de marchandises d'Asie vers le Canada, et notre programme a survécu grâce au nombre important de TRANSPORTEURS de ligne parmi lesquels nous pouvions choisir.

Ils ajoutent:

Ces huit dernières années, nous avons continué à entretenir des contacts avec les conférences les plus importantes d'Asie et avons rencontré leurs représentants à maintes reprises pour étudier les possibilités d'une entente. Aux réunions qui se sont tenues à Toronto, Vancouver, Tokyo et, plus récemment, à Regina, en octobre 1986, où nous avons rencontré le directeur de la superconférence qu'est l'ANERA (Asia North-America Eastbound Rate Agreement), on nous a donné peu de raisons d'espérer que les cartels envisageraient sérieusement l'adoption d'un processus de consultation qui ferait appel aux EXPÉDITEURS.

Que veulent-ils? Que vise exactement leur plainte; a-t-elle un rapport avec la déposition que vous faites aujourd'hui?

M. Grey: Nous avons rencontré cette organisation, mais cela remonte à trois ou quatre ans. Lorsqu'ils font allusion, par exemple, à l'absence de taux par conteneurs ils parlent d'une situation beaucoup plus ancienne. Il y a plusieurs années que

[Text]

not been, we feel, in a position to enter into a contract with that organization. We have had discussions with them about it and for a variety of reasons, including the apprehension from a legal point of view on the basis of the law for such contracts, particularly in Japan—I explained earlier that the functioning of the conferences comes under the Japanese Shipping Act, and the Japanese Shipping Act precludes volume rate discounts we simply cannot enter in an arrangement. There is a conflict there.

Primarily in our arrangement we have shipped cargo for Japanese shippers. Japanese shippers are very large shippers. They ship all over the world. Our members are members of other conferences and other trades. Japanese shippers ship to the U.S., Canada, Europe, South America and very many places, and our arrangements, particularly recently, in service contracts are more productive with shippers. There is greater volume; the rates turn out to be lower; we can make arrangements with the shippers that are better than the arrangements the consignees can make, because they do not have the volume.

Senator MacDonald (Halifax): I am sorry, with what shippers?

Mr. Grey: The Japanese shippers.

Senator MacDonald (Halifax): The Japanese shippers?

Mr. Grey: That is right. For example, in the U.S., we have very few service contracts except with some major companies such as Sears Roebuck, I.B.M. and some others, but most of the consignees with whom we have discussed service contracts in the U.S. prefer to receive their shipments under the contracts negotiated in Japan, which are more advantageous than the consignees themselves could get, because the individual shipper ships to many consignees. There is a larger volume there for him, so each one of these consignees is in a less favourable position than is the shipper himself.

Senator MacDonald (Halifax): With whom do these consignees make their deals?

Mr. Grey: They make their deals mainly with non-conference carriers and, in recent years, with conference members who have left the conference. I gave you the example that, whereas in 1979 we had 14 members in the West Canada Conference, we had dropped to six by 1985. Many of those conference members who left the conference then made arrangements with the group you are referring to.

Senator MacDonald (Halifax): The Canadian Shipping Association, or whatever they call themselves—the one that is designated in the older act—they admit that they cannot make a deal, and therefore the conferences will not have anything whatsoever to do with them. They go to conventions and meet and so on, but they cannot make a deal.

These people say: "We can make a deal." In other words, they are in a position to make a deal, but they cannot make a deal with you.

[Traduction]

nous accordons de tels taux. Il ne nous a pas paru possible de conclure un contrat avec cette organisation. Nous en avons discuté avec elle mais, pour diverses raisons, notamment les problèmes juridiques que nous craignons que de tels contrats soulèvent, en particulier au Japon—j'ai expliqué tout à l'heure que le fonctionnement des conférences tombe sous la Loi japonaise sur la marine marchande et que celle-ci interdit les ristournes sur les taux—il nous est tout simplement impossible de conclure une entente. La situation est conflictuelle.

Ce que nous faisons surtout, c'est transporter des marchandises pour des expéditeurs japonais. Ce sont de très gros expéditeurs. Ils expédient des marchandises dans le monde entier. Nos membres appartiennent à d'autres conférences et d'autres corps de métier. Un expéditeur japonais envoie des marchandises aux États-Unis, au Canada, en Europe, en Amérique du Sud et dans une foule d'autres endroits, et les contrats d'exclusivité limitée que nous avons conclus, en particulier récemment, donnent de meilleurs résultats. Le volume est plus important; les taux sont plus bas, et nous pouvons conclure avec les expéditeurs des arrangements qui sont meilleurs que ceux auxquels les destinataires peuvent parvenir parce que ceux-ci n'ont pas le volume suffisant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Excusez-moi, avec quels expéditeurs?

M. Grey: Les expéditeurs japonais.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les expéditeurs japonais?

M. Grey: Oui. Par exemple, aux États-Unis, nous avons très peu de contrats d'exclusivité limitée avec de grandes sociétés telles que Sears Roebuck, I.B.M. et quelques autres, mais la plupart des destinataires avec lesquels nous avons discuté de ce type de contrat aux États-Unis préfèrent que les marchandises qu'ils reçoivent fassent l'objet de contrats négociés au Japon, qui sont plus avantageux pour eux que ceux qu'ils pourraient obtenir eux-mêmes à cause de la plus grande diversité et comme l'expéditeur traite un volume plus important, il est mieux placé que le destinataire individuel.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Avec qui ces destinataires font-ils affaire?

M. Grey: Ils le font surtout avec des transporteurs extérieurs aux conférences et, ces dernières années, avec des membres qui ont quitté la conférence à laquelle ils appartenaient. Je vous ai dit, à titre d'exemple, qu'alors qu'en 1979 la West Canada Conference comprenait 14 membres, elle n'en avait plus que six en 1985. Beaucoup de ceux qui l'ont quittée ont conclu des arrangements avec le groupe dont vous venez de parler.

Le sénateur MacDonald (Halifax): La Canadian Shipping Association, si c'est bien comme cela qu'elle s'appelle, celle dont il est fait mention dans l'ancienne loi—admet qu'elle ne peut pas parvenir à une entente, et que les conférences ne veulent rien avoir à faire avec elle. Elle se fait représenter aux congrès et autres réunions, mais ne réussit pas à parvenir à une entente.

Voilà des gens qui disent: «Nous sommes prêts à faire affaire.» En d'autres termes, ils sont en mesure de conclure une entente, mais ne réussissent pas à le faire avec vous.

[Text]

Mr. Grey: That is not necessarily the case. We have been unable, under the laws of Japan, to enter into a service contract with them. However, we have made the very best arrangements we could, and they use the conference members because they cannot afford to put everything outside.

Senator MacDonald (Halifax): Thank you. Those are all the questions I have.

The Chairman: Are there any further questions? If not, I thank you very much Mr. Grey.

Our next witness is Mr. Russell Frame. Welcome Mr. Frame.

Mr. Russell W. Frame, Eastern Canada Caribbean Rate Association: Mr. Chairman, as you say, my name is Russell Frame. I am here on behalf of ECCRA, which is the Eastern Canada Caribbean Rate Association. I have a short brief which I would like to read to you.

I am Director of Marketing for Redburn Inc., who are Canadian agents for the Shipping corporation of Trinidad and Tobago. Our offices are situated in Montreal, Toronto and Halifax. My experience consists of 26 years in the steamship industry, most of it spent with Saguenay Shipping Ltd. which served the Caribbean for over 50 years. Three years ago, I joined Redburn Inc., a liner agency representing numerous ocean carriers serving over 20 countries worldwide.

I welcome the opportunity to appear before this committee to express my concerns regarding the context of Bill C-21. If this bill is passed without due consideration of the possible ramifications, it is my opinion that we, in Canada, will probably experience many adverse effects. In particular, quality, reliability of service and the stability of rates will be in jeopardy.

Scott Line, a member of the ECCRA, is wholly owned by the Government of Trinidad, serving the countries of Haiti and Trinidad from Halifax, N.S., New York and Miami, Florida. They have been in existence since 1980 and are committed to supporting Canadian trade.

The ECCRA is comprised of three member lines, all participating in the highly-competitive trade between Canadian/U.S. ports and the Caribbean. Presently, the scope of this conference is restricted to refrigerated cargoes only. However, an expansion to dry cargoes is being contemplated.

I feel that the role of the conference system as a whole will be greatly diminished, if not abolished, should certain conditions of Bill C-21 be enforced. I refer to service contracts, independent action, predatory practices, and what is known as the sunset clause. Service contracts are just another means to discount rates for certain shippers, with the result that rate stability and equity overall are eventually undermined. Without conference influence to regulate service contracts with individual shippers, serious economic conditions such as diminished services, possible reduction of competition and difficulty for the smaller exporter could result.

[Traduction]

M. Grey: Ce n'est pas nécessairement le cas. Les lois japonaises nous empêchent de conclure un accord d'exclusivité limitée avec cette association. Nous avons cependant conclu les meilleurs arrangements possibles avec elle, et elle utilise les membres de la conférence parce qu'elle n'a pas les moyens de tout confier à des transporteurs extérieurs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Très bien, je n'ai pas d'autres questions; merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Si non, merci beaucoup, M. Grey.

Notre témoin suivant est M. Russell Frame. Soyez le bienvenu, M. Frame.

M. Russell W. Frame, Eastern Canada Caribbean Rate Association: M. le président, je m'appelle effectivement Russell Frame. Je représente la ECCRA, c'est-à-dire la Eastern Canada Caribbean Rate Association. J'ai ici un court mémoire que je voudrais vous lire, Messieurs.

Je suis directeur du marketing de Redburn Inc., représentant canadien de la Shipping corporation of Trinidad and Tobago. Nous avons des bureaux à Montréal, Toronto et Halifax. J'ai 26 ans d'expérience de l'industrie du transport maritime, dont j'ai passé la majorité à la Saguenay Shipping Ltd. qui dessert les Caraïbes depuis plus de 50 ans. Il y a trois ans, je suis rentré à la Redburn Inc., un organisme de trafic de ligne qui représente de nombreux transporteurs desservant plus de 20 pays dans le monde entier.

Je suis heureux de pouvoir comparaître devant votre comité pour exprimer nos inquiétudes en ce qui concerne le contexte dans lequel s'inscrit le projet de loi C-21. Si ce projet est adopté sans qu'on ait suffisamment tenu compte de ses ramifications possibles, j'estime que nous en subissons probablement beaucoup d'effets négatifs au Canada. La qualité, la fiabilité du service et la stabilité des taux seront particulièrement menacées.

La Scott Line, qui est membre de la ECCRA, appartient en totalité au gouvernement de la Trinité et dessert Haiti et la Trinité depuis Halifax (N.-É.), New York et Miami (Floride). Elle existe depuis 1980 et se consacre entièrement au commerce canadien.

La ECCRA a trois lignes membres qui prennent toutes part au commerce extrêmement compétitif entre les ports canadiens et américains et les Caraïbes. Actuellement, cette conférence s'en tient au transport de marchandises réfrigérées mais elle envisage d'étendre ses activités aux marchandises sèches.

À mon avis, le rôle du système des conférences, dans son ensemble, se trouvera considérablement réduit, sinon aboli, si certaines conditions du projet de loi C-21 sont mises en vigueur. Je fais allusion aux contrats de service, aux mesures distinctes, aux pratiques relevant de la prévarication et à la clause de temporisation. Les contrats d'exclusivité limitée sont un des moyens d'escompter les taux pour certains expéditeurs, ce qui finit par compromettre la stabilité des taux et leur équité d'ensemble. Sans l'influence des conférences sur la réglementation des contrats d'exclusivité limitée passés avec des transporteurs individuels, on risque de connaître une situation économique grave se traduisant par une diminution des

[Text]

This proposed section will probably lead to the downfall of the conference system, along with the benefits generally and historically derived from them. While there might be short-term gain, it will probably disintegrate into long-term loss for both exporters and the ocean carriers.

Therefore, in my opinion, if allowed at all, it is suggested that service contracts should only be permitted on a conference-wide basis, agreed to by all members.

Independent action with regards to rates should be regulated by conferences, otherwise a minimum notification period of 30 days should be in the bill to allow sufficient time to all parties concerned to negotiate similar agreements.

Predatory pricing should not be confused with sound business economics. If not clearly defined, competitive pricing can be generalized as predatory. However, to prohibit same altogether would prevent competition, not protect it.

with respect to the sunset clause, if this section is invoked, I feel it will create more uncertainty on behalf of the ocean carriers to the extent that future investment may be delayed or nonexistent due to the short time period proposed by Bill C-21.

In late 1982, the East Canada Caribbean Freight Association was formed with seven member lines, i.e., Concorde Lines, Scott Line, Sealand Services, Navieras de Puerto Rico, Tropical Shipping, Saguenay Shipping and Box Caribbean Line.

During the same period, there were five non-conference lines also serving the same area, bringing to a total of 12 the lines servicing the Caribbean. The rate structure at this time was conducive to all lines enjoying mutual benefits financially, and at the same time Canadian exporters were enjoying frequent and reliable service directly at Canadian ports and at a reasonable rate.

August 1985 brought along the demise of the ECCRA. Since that time, six lines have either gone out of business or withdrawn from the areas previously serviced. There are now only six lines serving the Caribbean from Canadian /U.S. ports, drastically reducing the quality of service to Canadian exporters and of the six, only three lines now call directly on Canadian ports.

The demise of the conference as well as some of the carriers has not only affected the service aspect but basically created rate wars amongst the rest to the point that ocean rates in the last year and a half have dropped in some instances by almost 50 per cent.

In the short term, this may benefit exporters. However, in the long term it can only lead to further bankruptcies or withdrawal of lines which will again dramatically affect Canadian shippers in terms of service and vessel availability.

[Traduction]

services, une réduction possible de la concurrence, et des difficultés pour le petit exportateur.

L'article proposé entraînerait probablement l'effondrement du système des conférences ainsi que des avantages généraux que l'on en a toujours tirés. Bien que des gains à court terme soient possibles, cela se soldera probablement par des pertes à long terme pour les exportateurs et les transportateurs maritimes.

À mon avis, si l'on autorise l'existence de contrats d'exclusivité limitée, ceux-ci ne devraient pas dépasser le cadre d'une conférence et devraient être acceptés par tous ses membres.

En ce qui concerne les mesures distinctes, les taux devraient être réglementés par les conférences, faute de quoi, la loi devrait contenir un préavis minimum de 30 jours afin de donner suffisamment de temps à toutes les parties concernées pour négocier des accords analogues.

Il ne faut pas confondre des prix relevant de prévarication avec de saines pratiques économiques. Faute d'une claire définition, on risque de généraliser et de considérer que l'établissement de prix concurrentiels relève de la prévarication est abusif. Cependant, l'interdire complètement empêcherait la concurrence, au lieu de la protéger.

J'estime que si cet article est invoqué, il accroîtra l'incertitude chez les transporteurs maritimes dans la mesure où les investissements futurs risquent d'être retardés ou de ne pas se faire à cause de la brièveté du préavis proposé par le projet de loi C-21.

La East Canada Caribbean Freight Association a été créée à la fin de 1982 par sept lignes membres, Concorde Lines, Scott Line, Sealand Services, Navieras de Puerto Rico, Tropical Shipping, Saguenay Shipping et Box Caribbean Line.

Au cours de la même période, quatre lignes hors-conférence desservaient également la même région, ce qui en portait le total à douze. À l'époque, le barème des taux permettait à toutes les lignes de tirer des avantages mutuels sur le plan financier, tout en permettant aux exportateurs canadiens de bénéficier de services directs fréquents et stables aux ports canadiens, et à des tarifs raisonnables.

Août 1985 a marqué l'effondrement de la ECCRA. Depuis lors, six lignes ont fait faillite ou se sont retirées des régions qu'elles desservaient jusque-là. Aujourd'hui, il ne reste que six lignes qui desservent les Caraïbes à partir de ports canadiens ou américains, ce qui a considérablement réduit la qualité du service aux exportateurs canadiens, sans compter que seulement trois de ces six lignes desservent directement dans des ports canadiens, aujourd'hui.

La disposition de la conférence et de certains des transporteurs n'a pas simplement compromis le service mais a, en fait, créé une guerre des taux entre les survivants, au point que les taux maritimes, au cours des 18 mois écoulés, ont diminué dans certains cas de près de 50 p. 100.

À court terme, ce sera peut-être avantageux pour les exportateurs, mais à long terme, cette situation ne peut que se solder par d'autres banqueroutes ou retraits de lignes et constituera encore une fois un grave préjudice pour les expéditeurs canadiens sur le plan du service et de la disponibilité des navires.

[Text]

In closing, I would like to emphasize the importance of amending various sections of Bill C-21 to allow the continued development and expansion of our overseas trades, as well as continued growth of our Canadian ports.

The Chairman: Thank you, sir. Are there any questions on this brief? Senator MacDonald?

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Frame, I am trying to ascertain how many recommendations you are making. As far as independent action is concerned, you seem to be reconciled to that if there is a change in the notice.

Mr. Frame: That is right, sir.

Senator MacDonald (Halifax): You are opposed to a sunset clause, are you?

Mr. Frame: Let me explain that. As I said, Scott is now serving Canada via the port of Halifax. Scott is one of the main lines contemplating going back into a conference. Decisions made with regard to the building or chartering of ships require a fair amount of study, time, and so forth. We think that a five-year trial period will stop the investment in ship building or in ship chartering. Lines will not necessarily invest in ship building or ship chartering if they have to go through this whole thing again a couple of years down the road.

Senator MacDonald (Halifax): I am curious as to why we got into that and why it cannot be subject to review after a number of years.

Only three lines call directly on Canadian ports now. What lines are they?

Mr. Frame: They are presently Scott Line, which is the line I represent, Kent Line, which is owned by Irving of New Brunswick, and Arvida Lines.

Senator MacDonald (Halifax): What ports do these three carriers call upon most frequently?

Mr. Frame: The one that serves Montreal is Arvida. Scott and Kent Lines serve the Maritimes. As I pointed out earlier, we provide a refrigerated service. The frozen fish and French fries going out of the maritimes to the Caribbean comprise a big market, in addition to what we draw from the mid-East and the Ontario and Quebec areas.

Senator Thériault: Is Kent Line carrying merchandise for other companies?

Mr. Frame: That is difficult to say. Kent Line has been in for approximately five months now. They carry refrigerated cargoes. They also carry forest products and container cargoes. Whether they carry for some of the Irving companies, I am not sure.

Senator Thériault: I am sure Kent Line does carry for some of the Irving companies, but does it carry cargo for other companies?

Mr. Frame: Outside of the Irving companies, it does, yes.

Senator Thériault: A witness who appeared before the committee a couple of weeks ago—and who, incidentally, is from

[Traduction]

En conclusion, je tiens à souligner l'importance qu'il y a à modifier divers articles du projet de loi C-21 afin de permettre la poursuite du développement et de l'expansion de notre commerce international, ainsi que celui de nos ports canadiens.

Le président: Merci, monsieur. Avez-vous des questions à poser à propos de ce mémoire. Sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Frame, ce que j'essaye de déterminer, c'est le nombre de vos recommandations. Vous semblez accepter le principe de la mesure distincte si le préavis est modifié.

M. Frame: C'est exact, monsieur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous êtes bien opposé à une clause de temporisation?

M. Frame: Permettez-moi de vous l'expliquer. Comme je l'ai dit, la société Scott utilise maintenant le port de Halifax pour servir le Canada. C'est une des principales lignes qui envisagent de redevenir membres d'une conférence. Les décisions concernant la construction ou l'affrètement de navires demandent pas mal d'études, de temps, etc. À notre avis, une période d'essai de cinq ans mettra un terme aux investissements dans ces deux domaines. En effet, les lignes n'investiront pas nécessairement dans la construction ou l'affrètement de navire si elles sont obligées de tout recommencer deux ans plus tard.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je me demande pourquoi nous nous sommes lancés là-dedans et pourquoi il n'est pas possible de revoir la situation au bout d'un certain nombre d'années.

Actuellement, il n'y a que trois lignes qui se rendent directement dans des ports canadiens. Quelles sont-elles?

M. Frame: Scott Line, qui est la ligne que je représente, Kent Line, celle qui appartient à Irving, du Nouveau-Brunswick, et Arvida Lines.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Dans quels ports ces transporteurs font-ils le plus fréquemment escale?

M. Frame: Arvida dessert Montréal; Scott et Kent Lines, les Maritimes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous assurons un service de transport de marchandises réfrigérées. Le poisson et les frites congelées qui partent des Maritimes à destination des Caraïbes représentent un marché important, sans compter ce qui nous parvient du Centre Est, de l'Ontario et du Québec.

Le sénateur Thériault: La Kent Line transporte-t-elle des marchandises pour d'autres sociétés?

M. Frame: C'est difficile à dire. Il y a environ cinq mois qu'elle travaille. Elle transporte des marchandises réfrigérées ainsi que des produits forestiers et des conteneurs. Elle le fait peut-être pour certaines des sociétés Irving, mais je n'en suis pas certain.

Le sénateur Thériault: Je suis certain qu'elle le fait, mais transporte-t-elle des marchandises pour d'autres sociétés?

M. Frame: En dehors des sociétés relevant d'Irving, oui.

Le sénateur Thériault: Un témoin qui a comparu devant ce comité il y a environ deux semaines—et qui, incidemment, est de New York—a déclaré que la promulgation du projet de loi

[Text]

New York—stated that enactment of Bill C-21 may cause Canadian ports to lose business to American ports.

You seem to indirectly say the same thing. Would you agree with the evidence of that witness?

Mr. Frame: To a certain extent I would agree with it. As I pointed out, there were 12 lines, of which six served Canadian ports.

I can only refer to history, and can say that when lines start getting into rate wars, rather than spreading their business around, lines decide to go to specific ports. Scott Line now goes to Halifax, New York and Miami.

If that company finds that the bottom line is not there, or that it cannot compete, it does not have much choice but to truck goods from eastern Canada to New York or Philadelphia.

Senator Thériault: Why would this legislation make it non-economical for Scott Line to operate out of Halifax?

Mr. Frame: The two other lines that belong to the conference with us are Sealand Services and Navieras. Both of those lines have resources that Scott Line—which, as I pointed out, is a Trinidad-owned line—does not have. We now compete on the basis that Trinidad, because it requires so many Canadian goods—actually, to get off the topic for a moment, Canada is now supplying Trinidad with more cargo than the United States is in certain commodities, and Scott Line is one of the lines carrying that cargo.

We convinced Scott Line, being the Canadian agent up here, to come into Halifax because it is preferable to have Canadian shippers shipping out of a Canadian port than turning over all of the business to the Americans. Scott Line did so based on the fact that the bottom line will not suffer. That has not happened over the past two years, and everything is fine, but if we get into these secret, independent service contracts, a small line like Scott Line, which does not have the resources of the other two members of the conference, could be gobbled up or at least affected to the point where it cannot compete with the larger lines.

Senator Thériault: Does Kent Line belong to the conference?

Mr. Frame: No.

Senator Thériault: I would have been surprised if it did.

Why is it that we hear more and more talk about Canada relying more and more on exports? A few years ago there were six lines calling at Canadian ports. Now there are only three. Where is the cargo going? Is that because we are manufacturing more but there is less bulk cargo? What is happening?

Every time I hear marine shippers talk, whether they are shippers on the Great Lakes or on the ocean, they say there is less and less volume. What is happening?

[Traduction]

C-21 pourrait faire perdre des affaires aux ports canadiens au profit des ports américains.

Indirectement, vous semblez dire la même chose. Êtes-vous d'accord avec ce témoin?

M. Frame: Oui, dans une certaine mesure. Comme je l'ai déjà dit, il y avait 12 lignes, dont six desservaient des ports canadiens.

Tout ce que je puis dire, si je me fonde sur les antécédents, c'est que lorsque les lignes se lancent dans une guerre des taux, au lieu d'étaler leurs activités, elles décident de se limiter à certains ports. C'est ainsi que la Scott Line dessert Halifax, New York et Miami.

Si la société s'aperçoit qu'elle ne rentre pas dans ses frais et qu'elle ne peut pas résister à la concurrence, il ne lui reste guère d'autres choix que d'amener par camions des marchandises de l'est du Canada jusqu'à New York ou Philadelphia.

Le sénateur Thériault: Pourquoi ne serait-il pas économique pour la Scott Line de fonctionner à partir de Halifax, si cette loi était adoptée?

M. Frame: Les deux autres lignes de notre conférence sont la Sealand Services et la Navieras. Toutes deux ont des ressources dont la Scott Line, qui, comme je vous l'ai indiqué, appartient à la Trinité, ne dispose pas. Nous faisons concurrence aux autres parce que la Trinité, qui a besoin de tant de produits canadiens—entre parenthèses, le volume de certains produits fournis à la Trinité par le Canada, est supérieur à celui des États-Unis, et Scott Line est une des lignes qui en assurent le transport.

Comme nous en sommes l'agent canadien ici, nous avons convaincu la Scott Line de venir s'installer à Halifax car il est préférable que les expéditeurs canadiens utilisent un port canadien plutôt que de tout laisser aux Américains. La Scott Line l'a fait parce qu'elle n'y perdait pas d'argent, en tout cas pas depuis ces deux dernières années, et tout va donc très bien, mais si nous commençons à conclure des contrats secrets d'exclusivité limitée, une petite ligne maritime comme la Scott Line, qui n'a pas les ressources des deux autres membres de la conférence, serait vite avalée ou du moins, en souffrirait au point où il ne lui serait plus possible de faire concurrence aux lignes plus importantes.

Le sénateur Thériault: La Kent Line appartient-elle à la conférence?

M. Frame: Non.

Le sénateur Thériault: Cela m'aurait effectivement étonné.

Comment se fait-il que nous entendions dire de plus en plus souvent que le Canada compte de plus en plus sur les exportations? Il y a quelques années, six lignes maritimes faisaient escale dans les ports canadiens. Il n'y en a plus que trois. Où vont toutes ces marchandises? Est-ce parce que nous avons plus de produits manufacturés mais qu'il y a moins de produits de vrac? Qu'est-ce qui se passe?

Chaque fois que j'entends parler des expéditeurs maritimes, qu'il s'agisse des Grands Lacs ou de transport océanique, ils disent qu'il y a de moins en moins de volume. Qu'est-ce qui se passe?

[Text]

Mr. Frame: As I pointed out, there used to be six lines serving Canadian ports; now there are three. However, there are numerous lines running out of Miami which many Canadian shippers are using. Companies will also charter a ship for numerous parcels, put them together, and send a vessel down for them. So, the cargoes are still moving, but they are moving in different ways.

A Canadian exporter now does not have the choice that he did two years ago mainly because there is not a main line serving Canada. However, that Canadian exporter still has the option to use Miami. Our point is that we would rather not have exporters use Miami, or any other American port, for that matter.

Senator Thériault: I would hope that any Canadian manufacturer or business or shipper, at equal cost and service, would use Canadian ports instead of American ports.

Are you telling us that over the years it has become more economical for Canadian shippers to use American ports than to use Canadian ports?

Mr. Frame: Yes. Right now there are more lines that go to the Caribbean serving American ports. Three of the six are out of the U.S., plus numerous others out of Miami.

Senator Thériault: But more lines would not necessarily mean you would use Canadian ports. There must be a cost factor.

Mr. Frame: There definitely is a cost factor.

Senator Thériault: Then why is that the situation? Is that because more lines are using those ports and they charge less from American ports?

Mr. Frame: They have more volume. In some cases the rates are less, in some cases the rates are equal. In many cases it is not only a matter of bottom line, but a matter of service. If a Canadian exporter has goods to move next week, he does not want them to sit in his warehouse for a month waiting for a Canadian vessel; he will ship those goods via an American port, provided everything else is equal, or less.

Senator Thériault: Coming from New Brunswick, and Saint John being a major port, I know this is very important to the economy of New Brunswick. As well, I realize that Halifax is very important to the economy of Nova Scotia. Can I project a graph that says 25 years ago the rate was 100 per cent; ten years ago it was 60 per cent; now it is 40 per cent; ten years from now it will be 20 per cent and eventually we will not be using our ports at all.

Mr. Frame: I would not say that because there will always be some lines coming in. The maritime area is a very important area as far as the Caribbean goes.

Senator Thériault: I would have thought that to be the case.

[Traduction]

M. Frame: Comme je l'ai dit, autrefois, il y avait six lignes qui desservait les ports canadiens; maintenant, il n'y en a plus que trois. En revanche, de nombreuses lignes partent de Miami et sont utilisées par beaucoup d'expéditeurs canadiens. Il arrive aussi fréquemment que des sociétés affrètent un navire pour de nombreux envois distincts de marchandises, les regroupent et envoient le navire les chercher. Le transport des marchandises continue donc à se faire, mais il se fait de manière différente.

Aujourd'hui, un exportateur canadien n'a plus autant de choix qu'il y a deux ans, et la raison essentielle en est qu'il n'y a pas de ligne maritime principale qui dessert le Canada. Cet exportateur canadien conserve cependant la possibilité d'utiliser Miami. Ce que nous voulons faire valoir, c'est que nous préférierions que les exportateurs n'utilisent pas Miami, ou d'ailleurs, n'importe quel autre port américain.

Le sénateur Thériault: J'espère qu'à prix et services égaux, un Canadien, qu'il soit fabricant, commerçant ou expéditeur, donne la priorité aux ports canadiens.

Voulez-vous dire par là qu'au fil des années il est devenu plus économique pour les expéditeurs canadiens d'utiliser des ports américains que canadiens?

M. Frame: Oui. Actuellement, la majorité des lignes qui vont aux Caraïbes utilisent des ports américains. Trois des six partent des États-Unis, sans compter de nombreuses autres lignes qui partent de Miami.

Le sénateur Thériault: Mais s'il y avait plus de lignes, cela ne signifierait pas nécessairement qu'elles utiliseraient les ports canadiens. Le coût doit être un facteur.

M. Frame: Effectivement.

Le sénateur Thériault: Comment expliquez-vous cette situation? Est-ce que parce que plus de lignes maritimes utilisent les ports américains et que ceux-ci font payer moins cher?

M. Frame: Le volume est plus important. Dans certains cas, les taux sont inférieurs, dans d'autres, ils sont les mêmes. Dans bien des cas, ce n'est pas seulement une question de bénéfice net, mais de service. Si un exportateur canadien a des marchandises à expédier la semaine prochaine, il ne tient pas à ce qu'elles passent un mois dans un entrepôt à attendre un navire canadien, et préfère utiliser un port canadien, toutes choses étant égales par ailleurs.

Le sénateur Thériault: Moi qui viens du Nouveau-Brunswick, où Saint-Jean est un port important, je sais combien cela compte pour l'économie de la province. Je sais également que Halifax est très important pour l'économie de la Nouvelle-Écosse. Serait-il juste de dire qu'il y a 25 ans, nous utilisions nos ports à 100 pour cent, à 60 pour cent, il y a dix ans; à 40 pour cent aujourd'hui; et que, dans dix ans, nous ne le ferons plus qu'à 20 pour cent, pour finir par ne plus les utiliser du tout?

M. Frame: Non, car quelques lignes continueront toujours à utiliser nos ports. La région des Maritimes est très importante pour les Caraïbes.

Le sénateur Thériault: C'est ce qui me semblait.

[Text]

Mr. Frame: I say that because the main food staple in the Caribbean is fish, which originates in the maritimes. Not having lines calling there makes it extremely difficult to ship goods to New York and Philadelphia, due to the highways and the cost of moving goods inland. The same applies to shipping goods from either Montreal or Toronto. So, there probably always will be lines going into Halifax. Saguenay Shipping, which has been in the business of serving the maritimes for 50 years, has recently pulled out as far as Trinidad is concerned because of economic problems.

There are still a couple of lines going into the maritimes. I still think that if certain aspects of this bill are enacted that will put a great deal of pressure on the eastern coast of Canada as far as the Caribbean is concerned.

Senator Thériault: Thank you. That worries me even more. It worries me because if what you say happens that will decrease the importance of our eastern ports. You have said that you think this legislation will not increase the potential for shipping out of the maritimes, but that it will decrease it.

Mr. Frame: That is right, sir.

Senator Stollery: My first question is to inform myself about the shipping business. We have exporters in the Ontario region who would be selling or shipping manufactured goods to Colombia or Venezuela, or to areas of North and South America that are served partially by companies you represent; those areas comprise one of the few large markets for our manufactured goods; so they are important for Canada in terms of manufactured goods.

Mr. Frame: That's right.

Senator Stollery: We sell all kinds of things that many of us do not think of to places like Venezuela, Colombia and Trinidad as well. Would there be any real advantage for those exporters to ship them through the Atlantic provinces?

If I had a company in Sarnia, or somewhere around there, would I not normally ship the stuff to Philadelphia by truck? What advantage would I have in doing anything else? It might be faster and I might have more choice of vessels. Would I or would I not?

Mr. Frame: You probably would. This is one of the "hard sells" of selling. If you are looking at the Sarnia region, or various parts of Ontario, with the trucking possibilities from Ontario to Philadelphia or New York, manufactured goods will go—

Senator Stollery: It cannot cost any more to truck something to Montreal.

Mr. Frame: Actually, it costs a little more to truck, for example, a 40-foot container load to New York than it does to rail it by CP or CN to Halifax or Saint John.

[Traduction]

M. Frame: Si je dis cela, c'est parce que le principal produit alimentaire aux Caraïbes est le poisson, qui vient des Maritimes. Lorsque les navires des compagnies maritimes ne viennent pas dans nos ports, il devient extrêmement difficile d'expédier les marchandises à New York et à Philadelphie à cause du réseau routier et du coût de transport de surface. Il en va de même de l'expédition de marchandises de Montréal ou de Toronto. Des compagnies maritimes continueront donc probablement toujours à desservir Halifax. La Saguenay Shipping, qui sert les Maritimes depuis 50 ans, a récemment cessé ses transports sur la Trinité à cause de problèmes économiques.

Une ou deux lignes maritimes continuent malgré tout à se rendre dans les Maritimes. Je demeure convaincu que si certains éléments de ce projet de loi sont promulgués, le commerce de la côte Est du Canada avec les Caraïbes se trouvera sérieusement compromis.

Le sénateur Thériault: Merci. Cela m'inquiète encore plus. Cela m'inquiète parce que, si ce que vous dites se produit, nos ports de l'Est perdront encore de leur importance. Vous avez bien dit qu'à votre avis, cette loi n'accroîtra pas les possibilités d'expéditions depuis les Maritimes, mais aura l'effet contraire.

M. Frame: C'est exact, monsieur.

Le sénateur Stollery: Ma première question a pour objet de m'aider à mieux comprendre le fonctionnement du transport maritime. Par exemple, si un exportateur de l'Ontario vendait ou expédiait des produits manufacturés en Colombie ou au Vénézuëla, ou dans des régions de l'Amérique du Nord et du Sud qui sont partiellement desservies par les sociétés que vous représentez, il s'agit de régions qui représentent un des rares marchés importants pour nos produits manufacturés; en d'autres termes, qui sont importants à cet égard.

M. Frame: C'est exact.

Le sénateur Stollery: Nous vendons une foule de choses et on pense rarement à des pays comme le Vénézuëla, la Colombie ou encore, Trinidad. Serait-il vraiment avantageux, pour ces exportateurs, d'utiliser les provinces de l'Atlantique pour expédier leurs marchandises?

Si j'avais une société à Sarnia ou dans la région, ne serait-il pas normal que j'expédie mes marchandises à Philadelphie par camion? Quel avantage aurais-je à procéder autrement? Ce serait peut-être plus rapide et j'aurais peut-être le choix entre plus de navires. Vrai, ou non?

M. Frame: C'est probablement vrai. C'est là une des choses les plus difficiles à faire accepter par un vendeur. Si vous prenez la région de Sarnia, et, en particulier, certaines parties de l'Ontario, étant donné les possibilités de liaison par camion entre Ontario et Philadelphie ou New York, les produits manufacturés utiliseront—

Le sénateur Stollery: Ça ne peut pas coûter plus cher de transporter quelque chose par camion jusqu'à Montréal.

M. Frame: En fait, cela coûte un peu plus cher de transporter, par exemple un conteneur de 40 pieds jusqu'à New York que d'utiliser le CP ou le CN pour l'acheminer à Halifax ou Saint-Jean.

[Text]

Senator Stollery: But as I understand it, and particularly in your trade, the Chesapeake Bay area is important. The Mexican line goes there and quite a lot of trade goes out of New York as well; but I was thinking of Baltimore, which, in terms of miles, is not a heck of a lot different.

Mr. Frame: No.

Senator Stollery: That is what happens, is it?

Mr. Frame: However, the Mexican line recently went out of business in Canada because of economics.

Senator Stollery: I see, because of this.

Mr. Frame: Well, not because of this, but just basic, bottom-line economics.

Senator Stollery: In fact, a lot of that business goes down to those ports that are fairly close—

Mr. Frame: A lot does.

Senator Stollery: —as close as some of the Canadian ports, effectively.

Mr. Frame: Right, if not closer. There are Halifax and Saint John, and Montreal as well. Sometimes lines such as Scott Line will offer an incentive to a shipper to carry goods out of Halifax rather than deviating ships into Montreal—because you are talking three days down the river and three days back up, which is six days' vessel time. So sometimes it is cheaper for the line to take on the inland carriage to get it all the way to Halifax—as long as you are offering the shipper regular service. In our particular case we have a vessel every 12 days, rain or shine—and delivery dates are arranged and worked out with the railways so that the cargo gets there on time. The shipper does not care whether it takes two days to get to New York or five days to get to Halifax so long as his goods get down at the other end when he wants them.

Senator Stollery: One of your concerns is that you have to be competitive and make it an attractive proposition for someone who actually has to ship goods quite a way to get to the Port of Halifax.

Mr. Frame: Right. We have to at least compete with everyone else.

Senator Stollery: You have refrigerated ships.

Mr. Frame: Refrigerated containers, sir.

Senator Stollery: Containers, yes. I know that the fish business is an important business in the Caribbean. What do you bring back in those refrigerated containers?

Mr. Frame: That is one of the problems with the Caribbean trade—there is no return trade. It is not like the Far East trade where they actually make their money on the inbound leg. In the Caribbean trade, any containers that go down there come back empty because there is not much of a market for papaya, or anything else like that, in Canada. They eat our apples, oranges and french fries, but, vice versa, we do not. There is

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Mais si je comprends bien, en particulier dans votre secteur, la région de la baie du Chesapeake est importante. La ligne mexicaine s'y rend et beaucoup de commerce se fait également à partir de New York; mais je pensais surtout au port de Baltimore qui n'est guère plus éloigné.

M. Frame: Non.

Le sénateur Stollery: C'est donc ce qui se passe?

M. Frame: La ligne mexicaine a cependant cessé de faire affaire au Canada à cause des problèmes économiques que cela créait.

Le sénateur Stollery: Je vois, à cause de cela.

M. Frame: En fait, pas à cause de cela, mais, purement et simplement, de question de bénéfice net.

Le sénateur Stollery: En fait, une bonne partie du trafic se fait par les ports qui sont assez près—

M. Frame: Oui, une grande partie.

Le sénateur Stollery: ... aussi près, en fait, que certains ports canadiens.

M. Frame: Oui, sinon plus près. Vous avez Halifax et Saint-Jean—et vous avez aussi Montréal—mais il arrive parfois que des lignes telles que la Scott Line consentent certains avantages afin de prendre les marchandises à Halifax plutôt que d'être obligées de détourner des navires vers Montréal, ce qui représente trois jours pour remonter le fleuve et trois jours pour le redescendre, c'est-à-dire six jours au total. Il est parfois plus économique pour la ligne d'utiliser le transport routier jusqu'à Halifax, tant qu'elle offre un service régulier à l'expéditeur—dans notre cas, nous avons un navire tous les 12 jours, et cela par tous les temps—quant aux dates de livraison, elles sont arrêtées avec les chemins de fer de manière à ce que les marchandises arrivent à temps. Que les marchandises mettent deux jours pour arriver à New York ou cinq jours pour parvenir à Halifax, cela n'a aucune importance pour l'expéditeur tant qu'elles sont livrées à l'autre bout au moment où ils le veulent.

Le sénateur Stollery: Une de vos préoccupations est que vous êtes obligé d'être concurrentiel et de proposer une formule attrayante à l'expéditeur dont les marchandises ont un long voyage à faire avant d'arriver au port de Halifax.

M. Frame: C'est exact. Il faut, à tout le moins, que nous soyons capables d'être concurrentiels vis-à-vis de tous les autres.

Le sénateur Stollery: Vous avez des navires réfrigérés.

M. Frame: Oui, monsieur.

Le sénateur Stollery: Et des conteneurs. Je sais que le commerce du poisson est important aux Caraïbes. Que ramenez-vous dans vos conteneurs réfrigérés?

M. Frame: C'est un des problèmes du commerce avec les Caraïbes—il n'y a rien à ramener. Ce n'est pas comme pour le commerce avec l'Extrême-Orient dans lequel les transporteurs assurent en fait leurs bénéfices avec ce qu'ils ramènent. Pour les Caraïbes, les conteneurs reviennent vides car le marché de la papaye ou autres produits du même genre est plutôt limité au Canada. Les gens de là-bas mangent nos pommes, nos oran-

[Text]

little that is brought back. There is bulk sugar and bauxite brought back from some areas of the Caribbean, but that cannot be brought back in containers; that has to be specially shipped.

Senator Stollery: Things like the fruit business and the banana business are done through New Orleans and the Mississippi because of the organization required?

Mr. Frame: That is right; they come up through Central America.

Senator Stollery: In terms of your return voyage, is the fact that citrus fruits and bananas require special service a problem? They pick the fruit, and, obviously, if you do not get it there in time it goes bad.

Mr. Frame: That's right.

Senator Stollery: In other words, you are just not in that business.

Mr. Frame: We are not in that business. In the banana business, et cetera, those are refrigerated vessels.

Senator Stollery: They all require refrigerated ships.

Mr. Frame: Yes, that is right; they are refrigerated ships.

Senator Stollery: But not your ships.

Mr. Frame: No. Mainly because we serve Haiti and Trinidad, and that is not one of their exports; so we do not have that problem.

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stollery brought up an interesting point there. I do not know that it has ever been mentioned here, but I gather that there is a difference in the American legislation in that Bill C-21 anticipates the use of conferences making deals with inland carriers, whereas in the United States this is prohibited. Is that right?

Mr. Frame: I am not too familiar with the legislation in the United States. From the Canadian point of view, having conferences being able to work on volume rates with inland carriers makes a lot of sense.

Senator Stollery: We heard that evidence.

Senator MacDonald (Halifax): Did we? Does anybody know? As I understand it, there is a difference in the American and Canadian legislation in that the Canadian conferences can make deals with inland carriers in order to facilitate things. You said that it was cheaper to go by rail to Halifax and then down.

Mr. Frame: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): In other words, it is a one-stop deal that the conferences make, whereas in the United States they are prohibited from getting into the so-called "land mode", or whatever the terminology is.

The Chairman: Thank you, Mr. Frame.

Mr. Frame: Thank you very much, gentlemen.

[Traduction]

ges et nos frites, mais l'inverse n'est pas vrai. Nous ne ramè-nons donc pas grand-chose. Bien sûr, on ramène du sucre en vrac et de la bauxite de certaines régions des Caraïbes, mais on ne peut pas utiliser des conteneurs pour cela; il faut des navires spécialement équipés.

Le sénateur Stollery: Le commerce des fruits et des bananes se fait par la Nouvelle-Orléans et le Mississippi à cause de l'organisation requise.

M. Frame: C'est exact; et par l'Amérique centrale.

Le sénateur Stollery: Le transport de produits tels que les agrumes et les bananes, qui ont besoin d'un service spécial, vous pose-t-il un problème pour les voyages de retour? Manifestement, une fois que les fruits ont été cueillis, ils pourrissent si vous ne réussissez pas à les ramener ici à temps.

M. Frame: C'est exact.

Le sénateur Stollery: En d'autres termes, vous ne travaillez pas du tout dans ce secteur.

M. Frame: Non. Pour les bananes et autres produits du même genre, il faut des navires réfrigérés.

Le sénateur Stollery: Mais s'il leur faut tous des navires.

M. Frame: Oui, mais des navires réfrigérés.

Le sénateur Stollery: Mais les vôtres ne le sont pas.

M. Frame: Non. C'est surtout parce que nous desservons Haïti et la Trinité dont ce n'est pas une des exportations; nous ne sommes donc pas confrontés à ce problème.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le sénateur Stollery a soulevé un point intéressant. Je crois comprendre également—je ne pense pas que cela ait déjà été mentionné ici—que la loi américaine est différente en ce sens que le projet de loi C-21 prévoit que les conférences conclueront des ententes avec les transporteurs de surface, alors qu'aux États-Unis c'est interdit. Est-ce exact?

M. Frame: Je ne connais pas très bien la loi américaine. Du point de vue canadien, il est tout à fait logique que les conférences puissent se mettre d'accord sur les taux avec les transporteurs de surface, lorsqu'il s'agit de gros volumes.

Le sénateur Stollery: Nous avons déjà entendu cela.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vraiment? Est-ce que quelqu'un le sait? Je croyais que la différence entre les législations américaine et canadienne était que les conférences canadiennes pouvaient conclure des arrangements avec les transporteurs de surface afin de faciliter les choses. Vous avez dit qu'il était moins coûteux d'utiliser le chemin de fer jusqu'à Halifax.

M. Frame: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En d'autres termes, la conférence fait les choses en une seule étape, alors qu'aux États-Unis, il leur est interdit d'utiliser le mode dit «de surface», si c'est bien le terme employé.

Le président: Merci, monsieur Frame.

M. Frame: Merci beaucoup, messieurs.

[Text]

The Chairman: Our next witness is Mr. Pomkoski of the Asian North American Eastbound Rate Agreement. Go ahead, sir.

Mr. Keith Pomkoski, Asian North American Eastbound Rate Agreement: Thank you, Mr. Chairman. My name is Keith Pomkoski and I am here on behalf of the Asian North American Eastbound Rate Agreement, also known and referred to as ANERA. The managing director, Mr. Dougal Dick, who resides in Hong Kong, was originally due to appear before you but was unable to be here today and asked me to replace him. I am the Canadian representative for ANERA and I am domiciled in Montreal.

I would like to make a few brief remarks concerning Bill C-21 and then some general observations.

ANERA is an import rate agreement that covers the geographical scope from North and South Asia, except Japan, to North America. This is to say that it covers the movement of import cargo from the Far East to Canada. There are 13 member carriers in the conference, of which 7 call directly at a Canadian port either on the west or on the east coast of Canada.

With respect to the proposed bill ANERA sees Bill C-21 as most likely destroying the conference system in Canada, a system which has served Canada for well over 70 years. The main reasons for this view are the following provisions of Bill C-21: the mandatory right of independent action on 10 days' notice; the service contract provisions of the confidentiality and the right of independent action; and the sunset clause.

Concerning independent action, ANERA firmly believes that, if independent action is to be part of this bill, then a minimum of 30-days' notice should be established to allow the members enough time to react to any given situation in a professional manner.

With respect to the service contract provisions, we strongly suggest that the conferences be allowed to set the terms and conditions for these types of contracts.

Finally, I will deal with the sunset clause. ANERA believes that this clause lends itself to uncertainty in the Canadian trade. It is extremely difficult for any industry, especially the marine transport industry, to make long-term plans when government regulations could change drastically every five years.

I have attended most of the hearings to date and, when Transport Canada appeared, the general theme was that this act was a balancing act between the interest of the shippers and the interest of the carriers. However, the balancing act is not on an equal plain but rather overwhelmingly in favour of the shipper.

[Traduction]

Le président: Notre prochain témoin est M. Pomkoski, qui représente l'Asian North American Eastbound Rate Agreement. Vous avez la parole, monsieur.

M. Keith Pomkoski, Asian North American Eastbound Rate Agreement: Merci, monsieur le Président. Je m'appelle Keith Pomkoski et je représente ici l'Asian North American Eastbound Rate Agreement, connue également sous le nom de ANERA, que j'utiliserai dorénavant. Son administrateur délégué, M. Dougal Dick, qui réside à Hong Kong, devait, au départ, comparaître devant vous, mais il lui a été impossible d'être ici aujourd'hui et il m'a demandé de le remplacer. Je suis le représentant canadien de l'ANERA et je suis domicilié à Montréal.

Je voudrais faire quelques brèves remarques au sujet du projet de loi C-21, suivies de quelques observations d'ordre général.

L'ANERA est une entente sur les taux d'importation, qui couvre la zone géographique allant de l'Asie du Nord et du Sud, à l'exception du Japon, à l'Amérique du Nord, ce qui signifie qu'elle couvre le transport des importations canadiennes en provenance de l'Extrême-Orient. Treize transporteurs font partie de la conférence, et sept d'entre eux se rendent directement à un port canadien de la côte Ouest ou Est de notre pays.

L'ANERA considère que le projet de loi C-21 pourrait très probablement sonner le glas du système des conférences au Canada, système qui a bien servi ce pays pendant nettement plus de 70 ans. Les raisons principales de cette opinion lui sont fournies par les dispositions suivantes du projet de loi C-21: Critère de mesure distincte avec préavis de dix jours; Dispositions du contrat d'exclusivité limitée en ce qui concerne son caractère confidentiel et le droit de mesure distincte; Clause de temporisation.

En ce qui concerne la mesure distincte, l'ANERA est fermement convaincue que si cette mesure doit être conservée dans le projet de loi, un minimum de 30 jours de préavis devrait être fixé afin de donner suffisamment de temps aux membres pour réagir de manière professionnelle à la situation, quelle qu'elle soit.

Quant aux dispositions relatives au contrat d'exclusivité limitée, nous recommandons fortement que les conférences aient leur mot à dire dans l'établissement des conditions de ce type de contrat.

Venons-en maintenant à la clause de temporisation. L'ANERA estime que cette clause crée un climat d'incertitude au sein du commerce canadien. Il est extrêmement difficile pour une industrie, en particulier celle du transport maritime, d'établir des plans à long terme alors que les règlements du gouvernement pourraient être complètement remaniés tous les cinq ans.

J'ai assisté à la plupart des audiences jusqu'à présent et, lorsque les représentants de Transports Canada ont comparu, le thème général qui s'est dégagé était que cette loi constituait un exercice d'équilibre entre l'intérêt des expéditeurs et celui des transporteurs. En fait, elle favorise outrageusement l'expéditeur.

[Text]

There has been much talk and discussion on competition and words like, "cartels" and "monopolies" have been thrown around. It has been suggested that more of a competitive element must be forced on the conferences.

In the trade route served by ANERA, there are a total of 28 carriers serving that particular trade route of which only 13 are conference members. More than half of the carriers are not conference members. If that is not competition, what is? Each member of the conference competes directly with others for available cargo in a trade route. The members of a conference will agree on common tariff rules, regulations and the level of freight rates but that is usually when the agreement ends. From there on in, it is every carrier for himself. A prime example of this strong internal and external competition is the recent demise of the United States Lines which was a major steamship company in the world.

The Canadian Shippers' Council stressed the importance of confidential service contracts and that the members of the conference must have the right of independent action on service contracts. It is extremely difficult to envision Canadian importers or exporters willing to commit all of their cargo to only one carrier or put all of their eggs in one basket, given the fact of the numerous delays such as port strikes, damage to ships or delays at any port. This could lead to the importer or exporter losing certain markets to his competitors.

The members of ANERA, like members of all conferences, make a commitment to a particular trade route. In the case of ANERA, the investment in ships alone is well over \$2 billion. The commitment that ANERA has made, benefits the Canadian importer in that his cargo could move with a member every day of the week from any major port in the Far East to Canada. The carriers of ANERA have made the commitment for the long term and not the short term as many of their competitors have done.

To date, we have not received one complaint from any Canadian importer concerning the rate levels that the conference has established. The reason for this is quite simple—if the members are not in tune with the levels dictated by the marketplace, they will simply not carry any cargo and will be out of business in short order.

In summary, ANERA strongly believes that there should be more study before Bill C-21 is enacted. Once again, ANERA would like to stress that, if this act is passed as proposed, the perceived gains will simply be for the short term with drastic long-term losses for Canada as a whole.

Thank you, Mr. Chairman. If there are any questions, I will be pleased to answer them at this time. If at any time in the

[Traduction]

On a beaucoup parlé et discuté de concurrence et des termes tels que «cartels» et «monopoles» ont été abondamment utilisés. On a dit qu'il fallait contraindre les conférences à s'exposer à plus de concurrence.

Sur la ligne commerciale desservie par l'ANERA, il y a 28 transporteurs au total, dont 13 seulement sont membres de la conférence. Plus de la moitié ne le sont donc pas. Comme concurrence, il est difficile de faire mieux. Une concurrence directe oppose chaque membre de la conférence aux autres pour assurer le transport des marchandises existantes sur une ligne. Les membres d'une conférence se mettent d'accord sur des règles en matière de tarifs et des règlements communs ainsi que sur le niveau des taux de fret, mais habituellement, l'accord ne va pas plus loin. A partir de là, c'est chacun pour soi. Un excellent exemple de la vigueur de cette concurrence interne et externe nous est donné par la récente disparition de la United States Line qui était une des plus grandes compagnies de navires au monde.

Le Canadian Shippers' Council a souligné l'importance de contrats d'exclusivité limitée et a insisté sur le fait que les membres de la conférence doivent jouir du droit de mesure distincte en ce qui concerne ces contrats. Il est extrêmement difficile d'envisager que des importateurs ou des exportateurs canadiens soient disposés à confier la totalité de leurs marchandises à un seul transporteur, c'est-à-dire de mettre tous leurs œufs dans les mêmes paniers, étant donné l'existence de nombreux retards causés par des grèves dans les ports, les avaries aux navires ou les retards qui peuvent se produire dans n'importe quel port. Cet importateur ou exportateur pourrait fort bien ainsi perdre certains marchés au profit de ses concurrents.

Les membres de l'ANERA, comme ceux de toutes les autres conférences, prennent un engagement qui s'applique à une route déterminée. Dans le cas de l'ANERA, l'investissement que représentent les navires à eux seuls est nettement supérieur à deux milliards de dollars. L'engagement pris par l'ANERA profite à l'importateur canadien en ce sens que le transport de ces marchandises peut être assuré par un membre de la conférence chaque jour de la semaine à partir de n'importe quel port important de l'Extrême-Orient, à destination du Canada. Les transporteurs de l'ANERA ont pris un engagement à long terme et non l'engagement à court terme de beaucoup de leurs concurrents.

Jusqu'à présent, nous n'avons jamais reçu de plainte d'un importateur canadien au sujet des taux établis par la conférence. La raison en est fort simple—si les membres ne s'accordent pas avec les niveaux dictés par le marché, ils n'auront tout simplement aucune marchandise à transporter et ne tarderont pas à faire faillite.

En résumé, l'ANERA est fermement convaincue que le projet de loi C-21 devrait faire l'objet d'études plus approfondies avant d'être promulgué. L'ANERA tient, encore une fois, à souligner que si cette loi est adoptée telle que proposée, les gains apparents seront seulement à court terme et c'est l'ensemble du Canada qui, à long terme, subira des pertes importantes.

Merci, monsieur le Président. Je serais maintenant très heureux de répondre à vos questions. Si vous, ou d'autres mem-

[Text]

future you or the other members need further information, I will be pleased to appear before you again.

Senator Stollery: Last week when the Canadian Retailers' Association appeared before us, I asked them about independents on the Pacific. As far as my recollection is concerned, they advised the committee that there was a dearth of independent shippers in the Pacific. However, you say that there are 28 carriers serving that trade route of which only 13 are conference members. Do you have any information as to why there would be such discrimination? To what would you attribute that seemingly rather large difference of opinion between you and the Canadian Retailers' Association?

Mr. Pomkoski: Building one's case.

Senator Stollery: That is not building one's case.

Mr. Pomkoski: They say that there is no competition, so, obviously, they want much stronger legislation.

Senator Stollery: You said that you were following the hearings. Were you here last week?

Mr. Pomkoski: I was not at that particular meeting, but I do know what they said.

As far as the Pacific trade is concerned, all one has to do is check the trade magazines such as Pacific Shippers and you will see the list of carriers on that particular trade route from the Far East to North America.

Perhaps, when the Canadian Retailers' Association were speaking they were, perhaps, referring to direct calls into Vancouver.

Senator Stollery: What does that mean? What are you referring to when you talk about 28 carriers?

Mr. Pomkoski: I am talking about 28 carriers, in total, who serve the Pacific trade route.

Senator Stollery: Does that include the U.S. west coast?

Mr. Pomkoski: Yes.

Senator Stollery: You are including the area from Vancouver to L.A.?

Mr. Pomkoski: Yes. The Scope of the Asian North American Rate Agreement is the Far East to North America as a whole. Over the past few weeks you have probably heard about the competition from Seattle and Tacoma which bring Canadian cargo into Canada.

Senator Stollery: If the Canadian Retailers' Association is saying that there is a diminishing number of—or practically no—independents they could be talking about the port of Vancouver. You say that there is a very large number of independents but you are talking about the whole west coast, is that correct?

Mr. Pomkoski: I am talking about all carriers that could possibly serve Canada.

Senator Stollery: But do they?

[Traduction]

bres, avez besoin de plus amples renseignements à l'avenir, je me ferai un plaisir de comparaître à nouveau devant vous.

Le sénateur Stollery: La semaine dernière, lorsque la Canadian Retailers' Association a comparu devant nous, je l'ai interrogée au sujet des indépendants sur les lignes du Pacifique. Si je me souviens bien, ils ont déclaré au Comité qu'il y avait une pénurie de transporteurs indépendants sur le Pacifique. Vous dites pourtant qu'il y en a 28 et que 13 d'entre eux, seulement, sont membres de votre conférence. Pourquoi cette divergence? A quoi attribueriez-vous cette différence d'opinion apparemment assez importante entre vous et la Canadian Retailers' Association?

M. Pomkoski: Au fait qu'elle voulait donner plus de poids à ses arguments.

Le sénateur Stollery: Il ne s'agit pas de ça.

M. Pomkoski: L'Association dit qu'il n'y a pas de concurrence, ce qui signifie manifestement qu'elle veut une loi beaucoup plus forte.

Le sénateur Stollery: Vous avez dit que vous suiviez les audiences. Étiez-vous là la semaine dernière?

M. Pomkoski: Je n'ai pas assisté à cette audience-là, mais je sais ce qu'ils ont dit.

En ce qui concerne le trafic commercial sur le Pacifique, il suffit de jeter un coup d'œil sur les revues professionnelles telles que Pacific Shippers pour y trouver la liste des transporteurs entre l'Extrême-Orient et l'Amérique du Nord.

Les représentants de la Canadian Retailers' Association parlaient peut-être des transporteurs qui se rendent directement à Vancouver.

Le sénateur Stollery: Que signifie cela? Que voulez-vous dire lorsque vous parlez de 28 transporteurs?

M. Pomkoski: Je parle du total de 28 transporteurs qui assurent le trafic sur le Pacifique.

Le sénateur Stollery: Cela comprend-il la côte Ouest des États-Unis?

M. Pomkoski: Oui.

Le sénateur Stollery: Donc, toute la région qui va de Vancouver à Los Angeles?

M. Pomkoski: Oui. L'Asian North American Rate Agreement couvre le trafic entre l'Extrême-Orient et l'ensemble de l'Amérique du Nord. Ces dernières années, vous avez probablement entendu parler de la concurrence exercée par Seattle et Tacoma qui reçoivent des cargaisons canadiennes destinées au Canada.

Le sénateur Stollery: Si la Canadian Retailers' Association dit que le nombre des indépendants diminue, ou qu'il n'y en a pratiquement aucun, elle parle peut-être du port de Vancouver. Vous dites que les indépendants sont très nombreux, mais vous parlez là de toute la côte Ouest, n'est-ce pas?

M. Pomkoski: Je parle de tous les transporteurs susceptibles de desservir le Canada.

Le sénateur Stollery: Mais le font-ils?

[Text]

Mr. Pomkoski: Yes. They all do serve Canada, however, as nonconference carriers, they are very selective. That is the difference between conferences and non-conferences. Conference members will make a commitment to a trade and will serve that particular trade, where a non-conference member will only commit himself as long as he is going to gain from it.

Senator Stollery: I understand that. You say in your brief that there are 28 carriers that serve a particular trade route, of which only 13 are conference members. Are all of those 28 carriers serving Vancouver?

Mr. Pomkoski: No, of the total 28 carriers, eight serve Vancouver.

Senator Stollery: Of the eight that serve Vancouver, how many are conference members?

Mr. Pomkoski: Four of them are conference members at the present time.

Senator Stollery: That means, obviously, that four are not conference members. Are you saying that the situation is liable to change at almost any time?

Mr. Pomkoski: It is changing today.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Pomkoski, I have placed a copy of Bill C-21 in front of you. You seem to be a fairly easy guy to get along with—you have only three problems. At page 4 of the bill, paragraph 4.(1)(c) reads, in part:

(c) the conference agreement establishes terms and conditions respecting the use of service contracts by members of a conference. . .

If that paragraph stopped there, you would be happy?

Mr. Pomkoski: I would be thrilled.

Senator MacDonald (Halifax): Please turn to page 5 of the bill, subclause 4.(3), which is the "exception re independent action".

Mr. Pomkoski: I would simply take out the word "ten" and substitute the word "thirty".

Senator MacDonald (Halifax): That would make you happy?

Mr. Pomkoski: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Next, clause 29, which is the sunset clause. You would strike the entire clause under the heading "Coming Into Force and Duration"?

Mr. Pomkoski: Yes. The only other change I would make, and it is minor, would be at page 2 of the bill. In the definition of "independent action", I would take out the word "service" or "service in a manner or".

Senator MacDonald (Halifax): These are just definitions, are they not?

Mr. Pomkoski: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): Do you not agree with them?

Mr. Pomkoski: I am just suggesting a tightening up of the definition.

[Traduction]

M. Pomkoski: Oui. Ils le font tous, mais, n'appartenant pas à une conférence, ils se montrent très sélectifs. C'est ça la différence entre les membres d'une conférence et les autres. Les premiers prennent l'engagement d'assurer un certain trafic et s'y tiennent, alors que les autres ne s'engagent qu'aussi longtemps qu'ils en tirent profit.

Le sénateur Stollery: Je comprends. Dans votre mémoire, vous dites qu'il y a 28 transporteurs qui desservent la même route, et que 13 d'entre eux sont membres de votre conférence. Ces 28 transporteurs desservent-ils Vancouver?

M. Pomkoski: Non, huit seulement sur ces 28.

Le sénateur Stollery: Combien de ceux-ci sont-ils membres de votre conférence?

M. Pomkoski: Actuellement, ils sont quatre.

Le sénateur Stollery: Cela signifie manifestement que les quatre autres ne le sont pas. La situation est-elle susceptible de changer à pratiquement n'importe quel moment?

M. Pomkoski: Elle change aujourd'hui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): M. Pomkoski, j'ai placé un exemplaire du projet de loi C-21 devant vous. Vous ne semblez pas particulièrement difficile à vivre—vous n'avez que trois problèmes. À la page 4 du projet de loi, on peut lire, à l'alinéa 4(1)(c):

(c) l'accord intra-conférence fixe des conditions d'usage et des contrats d'exclusivité limitée par les membres d'une conférence. . .

Si ce paragraphe s'arrêtait là, seriez-vous satisfait?

M. Pomkoski: Je serais ravi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Reportez-vous maintenant au paragraphe 4(3), à la page 5 du projet de loi, concernant le «cas des mesures distinctes».

M. Pomkoski: Je me contenterais de remplacer «dix» par «trente».

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cela vous suffirait-il?

M. Pomkoski: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Venons-en, maintenant, à l'article 29, qui est la clause de temporisation. Vous supprimeriez totalement ce qui est placé sous la rubrique «entrée en vigueur et durée»?

M. Pomkoski: Oui. Le seul autre changement que j'apporterais, et il est mineur, serait à la page 2 du projet de loi. Dans la définition de «mesure distincte», je supprimerais «service» ou «dont les modalités ou».

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais il s'agit uniquement là de définitions, n'est-ce pas?

M. Pomkoski: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'êtes pas d'accord avec?

M. Pomkoski: Je propose simplement de donner plus de rigueur à la définition.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): Could you read it the way you suggest it ought to read?

Mr. Pomkoski: I would say that it should read:

“independent action”, by a member of a conference, means the provision by the member of a service at a rate that is different from that provided for in any tariff established by the members of that conference. . .

and so on. I would take out the words “in a manner or”. I would also take out of that definition the words “or the provision by the member of a service—”, the last sentence, actually.

Senator MacDonald (Halifax): How about a job as a draftsman for the Department of Justice?

Mr. Pomkoski: Any time.

The Chairman: There being no further questions, on behalf of the committee, Mr. Pomkoski, I thank you very much.

Honourable senators, our next group of witnesses represents the Chambre de Commerce et d'industrie du Québec Métropolitain. They are appearing before another committee, as I understand it, and will not be available before 11.45. I suggest that we adjourn until that time.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quel libellé proposeriez-vous?

M. Pomkoski: Le suivant:

«mesure distincte», prestation, par un membre d'une conférence, d'un service dont le taux diffère de ce qui est prévu à cet égard dans un tarif fixé par les membres de la conférence . . .

et ainsi de suite. Je supprimerais les mots «dont les modalités ou». J'enlèverais également de la définition les mots «soit d'un service à l'égard duquel—», en fait, la dernière phrase.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Un emploi de rédacteur au ministère de la Justice vous intéresserait-il, par hasard?

M. Pomkoski: N'importe quand.

Le président: Comme il n'y a plus de questions, je tiens à vous remercier, monsieur Pomkoski, au nom de ce comité.

Messieurs les sénateurs, notre prochain groupe de témoins représente la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain. Ils comparaissent, je crois, en ce moment, devant un autre comité, et ne seront pas libres avant 11 h 45. Je propose donc de lever la séance jusque là.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS:

*From Japan West Canada Freight Conference and Japan East
Canada Freight Conference:*

Mr. Robert D. Grey, Chairman.

From Eastern Canada Caribbean Rate Agreement:

Mr. Russell Frame, Director of Marketing for Redburn Inc.

From Asian-North American Eastbound Rate Agreement:

Mr. Keith Pomkoski, Representative.

*De «Japan West Canada Freight Conference» et de «Japan
East Canada Freight Conference»:*

M. Robert D. Grey, président.

De «Eastern Canada Caribbean Rate Agreement»:

M. Russell Frame, directeur du marketing pour Redburn
Inc.

De «Asian-North American Eastbound Rate Agreement»:

M. Keith Pomkoski, représentant.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, May 26, 1987

Le mardi 26 mai 1987

Issue No. 9

Fourth proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

Fascicule n° 9

Quatrième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(or Doody)
*MacEachen	Spivak
(or Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(<i>Cape Breton</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Thériault was removed.
(*May 13, 1987*)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald
Bell	(<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray
Langlois	(ou Doody)
*MacEachen	Spivak
(ou Frith)	Stollery
Macdonald	Thériault
(<i>Cap-Breton</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Thériault a été enlevé. (*le 13 mai 1987*)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain ship-
ping conference practices from the provisions of the Com-
petition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption
Act, 1979 and to amend other Acts in consequence
thereof, in advance of the said Bill coming before the Sen-
ate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative”.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre
1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des
conférences maritimes à l'application de la Loi sur la con-
currence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les
conférences maritimes et apportant des modifications cor-
rélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit sou-
mis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 26 MAI 1987
(14)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir et Stollery. (6)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G. White, directeur du transport pour le Lac Ontario;
M. Hibbeln, vice-président de «Noranda Sales Corporation»;
M. Wiersma, directeur du transport pour CMA.
M. Rand H. Matheson, consultant.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986 poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. White fait une déclaration et répond aux questions.

M. Matheson fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Muir propose

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 10 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 26, 1987
(14)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir and Stollery.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. G. White, Manager of Transport of Lake Ontario;
Mr. Hibbeln, Vice-President of Noranda Sales Corporation;
Mr. Wiersma, Manager of Transportation for CMA.
Mr. Rand H. Matheson, Consultant.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. White made a statement and answered questions.

Mr. Matheson made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Muir moved—

That the meeting adjourn to the call of the Chair.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 10:45 o'clock a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 26, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to study the subject matter of Bill C-21, to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, and to amend other Acts in consequence thereof.

Senator Leopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased to have with us this morning from the Canadian Manufacturers' Association Mr. Graeme White, Manager of Transport of Lake Ontario, Mr. Carl Hibbeln, Vice-President of Noranda Sales Corporation and Mr. Don Wiersma, Manager of Transportation. I believe that Mr. White has a presentation to make.

Mr. Graeme White, Manager of Transport of Lake Ontario, Canadian Manufacturers' Association: Thank you, Mr. Chairman. My name is Graeme White, seated to my left is Mr. Carl Hibbeln and, to my right, Mr. Don Wiersma. By way of introduction, the Canadian Manufacturers' Association welcomes the opportunity to state its views on Bill C-21. The association, comprising some 3200 member companies across Canada, has a vital interest in ocean transportation. Many of our members are regular exporters from both east and west coast ports and rely very heavily on competitive and efficient ocean transportation. The association has placed a strong emphasis on the need for Canada to develop more international trade, and to increase offshore exports. A market driven deregulated mode of ocean transportation is an integral part of such an export strategy.

The CMA is a constituent member of the Canadian Shippers' Council and we support the general thrust of their brief to this hearing. Our purpose in this presentation is to reinforce the CSC position, particularly as it applies to our membership.

As to the issues under consideration, the Shipping Conferences Exemption Act provides an exemption for shipping conferences from the conspiracy provisions of the Competition Act. These conferences operate principally in the "container trade". The CMA has been pressing for reform of the SCEA to allow for more competition between conference members. Bill C-21 would restrict the ability of the conferences to enforce uniform pricing among its members and would provide more competitive pricing for shippers. The current SCEA expired in March, 1984. It has been extended by order in council four times since then and is now to expire at the end of this year. A review of the act under the guidelines of "Freedom To Move" is both appropriate and necessary.

Liner transport, unlike other forms of ocean shipping, has generally been subject to economic self-regulation by liner conferences. Whether conferences should exist is a controversy of long standing and is not resolved by the government's proposed

TÉMOIGNAGES

Le mardi 26 mai 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur du projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Graeme White, représentant l'Association des manufacturiers canadiens et directeur des transports sur le lac Ontario; M. Carl Hibbeln, vice-président de Noranda Sales Corporation et M. Don Wiersma, directeur des transports. Je pense que M. White a un exposé à nous faire.

M. Graeme White, directeur des transports sur le lac Ontario, Association des manufacturiers canadiens: Merci, monsieur le président. Je m'appelle Graeme White. Voici à ma gauche M. Carl Hibbeln et, à ma droite, M. Don Wiersma. En guise d'introduction, j'aimerais vous dire que l'Association des manufacturiers canadiens est heureuse de pouvoir donner son opinion sur le projet de loi C-21. L'Association, qui compte quelque 3 200 sociétés membres dans tout le Canada, s'intéresse au plus haut point au transport maritime. Beaucoup parmi nos membres sont des exportateurs qui utilisent régulièrement les ports des côtes Est et Ouest et qui dépendent énormément de moyens de transport maritime concurrentiels et efficaces. L'Association soutient fermement que le Canada devrait internationaliser son commerce et accroître ses exportations à l'étranger. Pour y arriver, il faudrait déréglementer le transport maritime et l'axer sur le marché.

L'AMC fait partie du Canadian Shippers' Council et nous appuyons l'orientation générale du mémoire que cet organisme a présenté. Nous tenons ici même à appuyer la position du CSC plus particulièrement en ce qui touche nos membres.

Quant aux questions à l'étude, l'actuelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes soustrait les conférences maritimes aux dispositions de la Loi sur la concurrence relatives aux coalitions. Ces conférences se consacrent principalement au transport par conteneurs. L'AMC a insisté pour que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes soit modifiée de façon à permettre une plus grande concurrence entre les membres des conférences. Le projet de loi C-21, limiterait l'aptitude des conférences à imposer des prix uniformes à leurs membres, ce qui les rendrait plus concurrentiels pour les expéditeurs. La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes a expiré en mars 1984. Elle a été prolongée quatre fois par décret du conseil et elle expirera à la fin de l'année. La révision de la loi selon les recommandations de l'étude intitulée «Aller sans entraves», est non seulement appropriée, mais également nécessaire.

De façon générale, et contrairement à d'autres formes de transport maritime, le transport de ligne est généralement réglementé sur le plan économique par les conférences dont on se demande depuis longtemps si elles devraient exister. Cette

[Text]

legislation. Nevertheless, the CMA is very supportive of the new legislation as embodied in Bill C-21 as it addresses and corrects the principal deficiencies in the present SCEA.

In the past, the CMA has lent support to a Shipping Conferences Exemption Act on the premise that the conference system contributed to the development of stable conditions and increased trade. The economic disruption of recent years has shown that the conference system is no guarantee of stable rates. The conference system has tended to support the weakest and least efficient member of the conference at the expense of the shipper. For shippers, the multilateral reduction of tariffs under GATT agreements and the development of Third World countries has placed increasing pressure on the competitiveness of Canadian goods. We must have the lowest possible shipping costs in order to maintain and expand overseas markets.

The availability of non-conference capacity is the single most significant factor in controlling liner freight rates. The power of the conferences, which is sanctioned by the SCEA, is only held in check by these independent operators. The current SCEA does not provide adequate protection for shippers or an effective mechanism for appeal or redress of arbitrary and harmful actions by the conferences.

As we see the issue, there are basically two options regarding the renewal of SCEA. First, let the act expire and allow liner services to be fully competitive and subject to the Competition Act. This option, although indicated to be the choice of many shippers, is probably too drastic a change for the industry. The second option, one chosen by the CMA and embodied in Bill C-21, recognizes the commercial needs and interests of the Canadian consumer of shipping services. This type of Canadian policy is also more consistent with the Federal Maritime Commission Act of 1984 in the U.S.A.

The principal new features of Bill C-21, which are not found in the present SCEA and which are fully supported by the CMA, are: loyalty contracts, service contracts, independent action and inland intermodal rates. On loyalty contracts, shippers are given the freedom of choice in the signing of volume contracts. Volume contracts, at whatever level, should be an item of negotiation between the shipper and the carrier and not an item for legislation. On service contracts, conference members will be allowed to negotiate confidential contracts for service and rate. On independent action, conference members will be allowed to take independent action on rate or service after giving other conference members ten days' notice, and such rates are to be published. On the inland intermodal rates, individual conference members must negotiate inland transportation rates rather than the conference per se, when through rates are applicable.

[Traduction]

controverse n'est pas réglée pour autant par le projet de loi gouvernemental. Néanmoins, l'ACM appuie fermement le projet de loi C-21, puisqu'il s'attaque aux principales lacunes de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, et les corrige.

L'ACM a appuyé, dans le passé, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes sous prétexte que les conférences ont favorisé une certaine stabilité et ont accru les échanges commerciaux. Les bouleversements économiques de ces dernières années prouvent que le système de conférence ne garantit pas la stabilité des tarifs. En effet, le système a eu tendance à soutenir les membres les moins efficaces et les plus faibles au détriment des expéditeurs. Pour ces derniers, la réduction multilatérale des tarifs dans le cadre des accords du GATT et le développement des pays du Tiers monde ont lourdement affecté la compétitivité des produits canadiens. Nos coûts d'expédition doivent être aussi bas que possible si nous voulons conserver et agrandir nos marchés d'outremer.

Une capacité de transport non régie par des conférences est le moyen le plus efficace de contrôler les tarifs du transport de ligne. Le pouvoir des conférences, qui est sanctionné par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, est tenu en échec par les exploitants indépendants. Cette loi dérogatoire ne protège pas suffisamment les expéditeurs, ni ne prévoit de mécanisme efficace pour interjeter appel ou demander réparation si les conférences ont pris des mesures arbitraires et nuisibles.

D'après nous, il y a deux options fondamentales qui prèchent en faveur d'une refonte de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Premièrement, qu'on laisse la loi expirer et qu'on permette aux services de ligne d'être pleinement concurrentiels, tout en étant assujettis à la Loi sur la concurrence. Cette option, qui semble être le choix d'un grand nombre d'expéditeurs, constitue probablement un changement trop radical pour l'industrie. La seconde option, choisie par l'ACM et retenue dans le projet de loi C-21, reconnaît les besoins et les intérêts commerciaux des expéditeurs canadiens. Ce type de politique canadienne s'harmonise également davantage avec la Federal Maritime Commission Act de 1984 des États-Unis.

Voici les nouvelles caractéristiques principales du projet de loi C-21 qu'on ne trouve pas dans l'actuelle Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et qu'appuie pleinement l'ACM: le contrat d'exclusivité, le contrat d'exclusivité limitée, la mesure distincte et les taux de fret intérieur intermodal. En ce qui a trait aux contrats d'exclusivité, les expéditeurs pourront choisir librement le transporteur avec qui ils feront affaires et la mesure où ils feront affaires avec lui. Les contrats de transport de marchandise, à quelque niveau que ce soit, devraient être négociés entre l'expéditeur et le transporteur et non pas légiférés. Pour les contrats d'exclusivité limitée, les membres d'une conférence seront autorisés à négocier des contrats confidentiels relatifs aux services et au tarif. Pour ce qui est de la mesure distincte, les membres d'une conférence seront autorisés à prendre une mesure distincte au sujet d'un tarif ou d'un service après avoir donné aux autres membres de la conférence 10 jours d'avis, et ce tarif doit être publié. Pour les taux de fret intérieur intermodal, chaque membre de la conférence doit négocier les taux de transport intérieurs au lieu que ce soit la conférence qui le fasse, lorsqu'il y a lieu de prévoir des frais de transit.

[Text]

We do recommend some changes, one of which is the notice of increase. The legislation proposes that 30 days' notice be given for rate increases. Recognizing that Canadian exporters generally contract export business at firm prices for a period of time longer than 30 days, we believe that the notice of increase in rate should be no less than 90 days.

In conclusion, Bill C-21 is part of the government's economic regulatory reform package, "Freedom To Move". Just as Bill C-18 and Bill C-19 are meant to introduce meaningful intramodal competition in rail and truck, likewise Bill C-21 must be implemented to achieve meaningful competition in the liner trade. Ocean transportation must be available at the most competitive price if Canada's reliance on export markets is to be maintained. The CMA urges the government to implement this legislation with urgency so that the economic benefits will be made available to Canadian exporters and will thereby help to maintain a strong manufacturing base in Canada.

Thank you, Mr. Chairman.

Senator MacDonald (Halifax): Gentlemen, I take it that you regard it as a fact of life that the exemption of the conferences from the Competition Act is here and likely here to stay.

Mr. White: Yes, we do accept that, senator.

Senator MacDonald (Halifax): Would you tell me how the CMA breaks down? I note, Mr. White, that you are the manager of transport for Lake Ontario. Could you tell me what that means?

Mr. White: This means that I am in charge of the transportation for my company. As far as the CMA is concerned, there is a national transportation committee which is broken down into four sections, one dealing with marine, one with air, one with truck and one with rail. I am the chairman of the marine subcommittee of the CMA.

Senator MacDonald (Halifax): There is, then, no group within the CMA, unless it is the retail shippers' group, that can make direct deals? As a trade association, you have no capacity within your membership to make a direct deal?

Mr. White: Certainly not.

Mr. Don Wiersma, Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association: If I might, I would comment further to say that we very specifically do not go into that. We direct our activities as an association to policy and we leave it up to individual members to negotiate their business transactions.

Senator MacDonald (Halifax): The Canadian Shippers Council likewise is impotent with respect to making direct deals.

Mr. Wiersma: That is correct.

Mr. Carl Hibbeln, Vice-President, Noranda Dales Corporation: They ship based on making deals, but there are no

[Traduction]

Nous avons bien recommandé certains changements, dont l'un vise l'avis de la hausse de tarif. La loi propose qu'un avis de 30 jours soit donné pour annoncer les augmentations de taux. Étant donné que les exportateurs canadiens concluent généralement leurs contrats d'exportation à des prix fermes pour au plus 30 jours, nous croyons que l'avis de la hausse du taux devrait être donné au moins 90 jours à l'avance.

En conclusion, le projet de loi C-21 s'inscrit dans l'ensemble des réformes de la réglementation économique proposées dans «Allez sans entrave». Tout comme les projets de loi C-18 et C-19 sont conçus pour favoriser une concurrence intermodale plus grande entre le train et le camion, le projet de loi C-21, lui, doit être mis en œuvre pour réaliser ce genre de concurrence dans le transport de ligne. Le transport maritime doit être offert au prix le plus concurrentiel possible si l'on veut que les Canadiens puissent continuer à compter sur leurs marchés d'exportation. L'ACM invite le gouvernement à adopter ce texte législatif sans tarder, afin que les exportateurs canadiens puissent en tirer tous les avantages économiques, ce qui ne manquera pas de consolider le secteur manufacturier au Canada.

Merci, monsieur le président.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Messieurs, j'ai l'impression que vous tenez pour un fait accompli l'exemption des conférences de la Loi sur la concurrence.

M. White: Oui, c'est un fait, sénateur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourriez-vous nous parler de la composition de l'ACM? Je vois, M. White, que vous êtes le directeur des transports pour le Lac Ontario. Pourriez-vous me dire ce que cela signifie?

M. White: Cela signifie que je suis responsable du transport pour ma société. L'ACM dispose d'un comité national des transports, qui comprend quatre sections: maritime, aérienne, routière, ferroviaire. Je préside le sous-comité du transport maritime de l'ACM.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il n'y a donc aucun groupe au sein de l'ACM, à moins que ce ne soit le groupe d'expéditeurs du commerce de détail, qui puisse conclure directement des marchés? Vous êtes une association commerciale et vos membres ne peuvent pas s'engager directement?

M. White: Certainement pas.

M. Don Wiersma, directeur des transports, Association des manufacturiers canadiens: J'aimerais ajouter que nous ne nous mêlons pas de cela. Nous nous occupons de tracer la politique de notre association et nous laissons nos membres négocier leurs propres transactions commerciales.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le Canadian Shippers' Council ne peut pas non plus conclure de marchés directs.

M. Wiersma: En effet.

M. Carl Hibbeln (vice-président, Noranda Sales Corporation): Il peut conclure des marchés, mais il n'y a aucune dispo-

[Text]

arrangements regarding surcharges and matters which affect the overall shipping public.

Senator MacDonald (Halifax): One witness said that the Canadian Shipping Association is fine for most of its members, but that the smaller ones are getting the dirty end of the stick. Can you comment on that?

Mr. White: Many companies in Canada involved in the forestry or metals industry have sufficient clout to negotiate with the conferences and get a good deal. I believe the provisions in Bill C-21, which would allow a freight forwarder to negotiate a block of his business with a specific line, would certainly benefit the small shipper.

Mr. Wiersma: Further to that, it is our belief that the small shipper has been at some disadvantage, and this new legislation, as it is viewed by some people, will be worse for the small shipper. We disagree with that. We believe that the fact that we are going to have the ability for confidential contracts, a small shipper who is aggressive can now go to one of the conference members and outline his particular market requirements. We believe that the conference individual member may be more receptive to his needs and deal with that. The fact that there will not be a published tariff means that he can service that and not have the whole shipping community have access to that; and to that extent it will make the negotiations for the small shipper perhaps more open and meaningful.

Senator MacDonald (Halifax): I am trying to remember what the conference people said. I may be looking at the wrong section. Theoretically they were prepared to settle for a shorter period. However, I do not know whether they were referring to 9(1) or to something else. Does anyone remember? For what was 30 days, they wanted 10, and for what is 30 you want 90. But I am not certain that I am referring to the same section.

Mr. Wiersma: Perhaps I might comment on that. I believe they had some concern about the days of notice with respect to item 3, "Independent Action". That concerns the 10 days. I know that is where there has been an area of discussion.

Senator MacDonald (Halifax): Where do you differ with them there?

Mr. Wiersma: We differ on this notice of rate increases. We are saying that 90 days is more in tune with the way export business is negotiated, and we are asking for 90 days so that it will give some protection for firm pricing and in connection with an export contract.

Senator MacDonald (Halifax): But you are not making any reference to the notice under "Independent Action"?

Mr. Wiersma: No.

The Chairman: Are there any further questions? We have received evidence, mostly from the shipping conferences, objecting to the negotiation of confidential contracts. Do you have any reservations in that respect?

Mr. White: We very much support the ability of shippers to negotiate confidential contracts. We believe that it will be particularly advantageous to the small shipper and will probably lead to an increase in Canadian export business.

[Traduction]

sition concernant les surtaxes ou autres questions qui touchent l'ensemble des expéditeurs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): D'après un témoin, la Canadian Shipping Association convient à la plupart de ses membres, sauf aux plus petits qui ne sont certes pas les plus favorisés. Qu'en pensez-vous?

M. White: De nombreuses sociétés canadiennes de l'industrie forestière ou métallurgique exerce suffisamment de poids auprès des conférences pour obtenir des conditions favorables. D'après moi, les dispositions du projet de loi C-21 qui autoriseraient un expéditeur à négocier une grosse partie de ses affaires avec un transporteur favoriseraient certainement les petits expéditeurs.

M. Wiersma: En plus, nous croyons que le petit expéditeur a été quelque peu défavorisé et certains allèguent que ce projet de loi, une fois remanié, aggravera encore sa situation. Nous ne le croyons pas. Étant donné que nous pourrions conclure des contrats confidentiels, un petit expéditeur entreprenant pourra désormais s'adresser à un membre de la conférence et lui exposer ses besoins. Nous croyons qu'individuellement, les membres de la conférence seront plus attentifs à cet égard et agir en conséquence. Comme le tarif ne sera pas publié, le membre pourra servir l'expéditeur sans que toute l'association le sache; dans cette mesure, les négociations seront plus ouvertes et plus productives pour le petit expéditeur.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'essaie de me rappeler ce qu'ont dit les membres de la conférence. Je suis peut-être au mauvais article. En théorie, ils étaient disposés à accepter une période plus courte. Je me demande toutefois s'ils faisaient allusion au paragraphe 9(1) ou à un autre. Quelqu'un s'en souvient-il? Au lieu de 30 jours, ils en voulaient 10 et vous en vouliez 90. Je ne sais pas s'il s'agit du même article.

M. Wiersma: J'aimerais dire un mot. Les membres ont manifesté une certaine inquiétude au sujet du nombre de jours de préavis relativement à la rubrique 3 «mesure distincte». Cela avait trait à la période de 10 jours. Je sais qu'on en a discuté.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sur quoi n'êtes-vous pas d'accord?

M. Wiersma: Nous ne sommes pas d'accord sur le nombre de jours de préavis qu'il faut pour annoncer des hausses de tarif. Selon nous, 90 jours correspondent mieux à la façon dont les exportations sont négociées et nous demandons 90 jours pour garantir des prix fermes pour les contrats d'exportation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais vous ne parlez nullement de l'avis mentionné dans «mesure distincte»?

M. Wiersma: Non.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Les témoins, surtout ceux des conférences maritimes, s'opposent à la négociation de contrats confidentiels. Avez-vous des réserves à faire à cet égard?

M. White: Nous sommes tout à fait d'accord pour que les expéditeurs puissent négocier des contrats confidentiels. Ce serait particulièrement avantageux pour les petits expéditeurs

[Text]

The Chairman: But this is open not only to small shippers—

Mr. White: It is open to anyone.

The Chairman: Among your group of shippers you could have someone who would negotiate a contract which would be confidential and which would allow him to get a better rate than you would get. There is no objection to that?

Mr. White: We strongly support that provision.

Mr. Wiersma: As an additional comment, it is the whole spirit of the government's legislation on freedom to move in rail and trucking, and we see no reason why it should be different in the ocean carrying mode. It is consistent with the way business frequently is done. Manufacturers contract on a confidential basis. Other service groups do likewise; so we see no reason why this particular service, or business enterprise, should be different.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator MacDonald (Halifax): The American act is now subject to a review process. I gather they are in the middle of it. Do you feel that Bill C-21, which you support, should be subject to review, or should it have the sunset clause which it has? Do you have any strong feelings on that?

Mr. Wiersma: We subscribe to what is in the bill. I presume it is something that perhaps is negotiable. It would certainly not be the key item in terms of our commercial interest.

Senator MacDonald (Halifax): You have no strong feelings as to whether or not it should be similar to the American act with respect to a review mechanism rather than a new act?

Mr. Wiersma: I think that we could probably go either way on that. Our main concern are the recommendations regarding pricing, the independent action and the ability to proceed in the context of our total transportation legislation.

Senator Graham: You talk about recommended changes. You suggest that notice of 30 days is too short and you would prefer 90 days. Obviously you have already suggested that to the Department of Transport. What kind of reaction have you had?

Mr. White: I do not think I can answer that question, but I would comment that historically with most of the shipping conferences throughout the world 90 days has been the accepted norm over many years.

Mr. Wiersma: As Mr. White has said, I am not aware that we have had a particular response on that from the Department of Transport; nor have we asked for it. It has not been an area of heavy dialogue from our perspective. In meeting with them we have tabled it as an area that is of concern to us. Frequently by the time an order comes in, and from the time that it goes through the "in transit" period, we generally cannot react quickly enough in the marketplace on a 30-day basis, which means that if an 8 per cent or 10 per cent increase is

[Traduction]

et cette mesure accroîtrait probablement les exportations canadiennes.

Le président: Mais cette possibilité est offerte non seulement aux petits expéditeurs . . .

M. White: Elle est offerte à tout le monde.

Le président: Parmi vos groupes d'expéditeurs, certains pourraient négocier un contrat de nature confidentielle et obtenir un meilleur taux que vous. Vous n'y voyez aucune objection?

M. White: Nous appuyons fermement cette disposition.

M. Wiersma: J'aimerais ajouter que cela est tout à fait conforme à l'esprit qui a présidé à l'élaboration de la loi, c'est-à-dire, ne pas en entraver le transport ferroviaire et routier, et nous ne voyons pas pourquoi il devrait en être autrement pour le transport maritime. C'est dans la logique des affaires. Les fabricants passent des contrats confidentiels. D'autres groupes de service en font autant; je ne vois donc pas pourquoi un service donné ou une entreprise commerciale seraient différents.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): La loi américaine est sujette à révision. Elle est d'ailleurs en train d'être révisée. Estimez-vous que le projet de loi C-21, que vous appuyez, devrait faire l'objet d'une révision ou être assorti d'une disposition prévoyant son expiration à une date prédéterminée? Avez-vous là-dessus une opinion arrêtée?

M. Wiersma: Nous approuvons la teneur de ce projet de loi. Je suppose que cette question demeure négociable. Je n'en ferais pas, pour autant, le principal sujet d'intérêt commercial.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous n'êtes pas tellement intéressé que la loi puisse, comme aux États-Unis, être révisée plutôt que d'être remplacée par une nouvelle mesure législative?

M. Wiersma: Je crois que nous pourrions opter pour l'une ou l'autre de ces possibilités. Nous nous préoccupons surtout des recommandations qui portent sur l'établissement des prix, la mesure distincte et la capacité d'agir dans le contexte général de notre législation sur les transports.

Le sénateur Graham: Vous parlez des changements recommandés. Vous dites qu'un avis de 30 jours est trop court et vous lui préférez un autre de 90 jours. Sans doute, vous avez fait cette suggestion au ministère des Transports. Quelle a été sa réponse?

M. White: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question, mais je puis vous affirmer que, traditionnellement, les conférences maritimes partout dans le monde ont, pour la plupart, opté pour l'avis de 90 jours.

M. Wiersma: Comme l'a dit M. White, je ne crois pas que nous ayons obtenu une réponse spéciale du ministère des Transports; d'ailleurs, nous ne lui en avons pas demandé une. Ce n'est pas un point qui a été discuté à fond. Nous l'avons inscrit à l'ordre du jour parce qu'il nous intéressait. Lorsqu'une commande nous parvient et, en attendant qu'elle prenne son tour, nous ne pouvons généralement pas, en 30 jours, prendre les dispositions nécessaires sur le marché; ce qui signifie que si l'on annonce une augmentation de 8 ou de 10 p. 100, elle sera

[Text]

announced, quite likely that will come right off the price, off the margin of the shippers' invoicing. We believe that it is in the interests of international business that the framework should be such that we can deal with those kinds of changes. It is very important.

Mr. Hibbeln: In the metals business, with which I am involved, our normal pricing period is three months or 90 days. That is really what we need. Thirty days does not enable us to get out all of the paper work.

The Chairman: If there are no further questions, on behalf of the committee I thank Mr. White and his associates for their presentation and for coming here this morning.

Our next witness is Mr. Matheson. We welcome you and ask that you go ahead with your presentation.

Mr. Rand H. Matheson, Consultant: Honourable senators, a lot of water has gone under the bridge since I was last here. There are one or two things that I want to update. The last time I was here I mentioned that the extant Shipping Conference Exemption Act was to terminate on December 16. That was the information I had at the time, but when I received copies of the proclamation of the PC Office, it showed December 31. That is one correction. Another thing I want to add at this time is that in my previous representation I indicated that in the order of 9,600 service contracts were consummated under the Shipping Act of 1984 in the United States. As of this morning, Washington tells me that they estimate the number of contracts to be at 10,200, of which 40 per cent were with conference lines and about 60 per cent with independent or what we call non-conference lines. As to the proliferation of service contracts which was influenced considerably by what took place with the TWRA, which is the Trans Pacific West-bound Agreement, on the west coast, the service contracts have dried up. As a result of action taken by the TWRA under the United States Shipping Act of 1984, the conference lines have jurisdiction to consummate so-called service contracts. What happened was that it got out of line and the members were making them. It ended up a battle royal; indeed, some called it "havoc".

In reading over some of the transcript of evidence, I obtained the impression that contracts were consummated in connection with Canadian traffic going through the United States. On checking with Washington this morning, they tell me that no Canadian contracts are permitted on through-bills of lading. However, that does not preclude, as advertised by the ports of New York and New Jersey, a marriage, such as with the Canadian shippers in South-Western Ontario, in which trucks transport shipments of Canadian goods to them. This is why I consider Bill C-21 a very sensitive document and why I recommended during my last appearance, as well as in my appearance before the special committee of the other house, that we await the finalization of the new rules that are being drafted by the FMC in the United States. I am informed that they expect the new rules in Docket 86-6 to be issued this week or next week. This should give ample time and opportunity to committees considering this bill to peruse what they are doing to try to straighten out the dilemma that they have

[Traduction]

très probablement imputée à l'expéditeur. Nous croyons qu'il est dans l'intérêt du commerce international de veiller à ce que le cadre dans lequel nous évoluons nous permette de tenir compte de pareils changements. C'est très important.

M. Hibbeln: Dans le commerce des métaux, où je travaille, la période d'établissement de prix est de trois mois, soit 90 jours. C'est ce dont nous avons réellement besoin. Trente jours ne nous suffiraient pas pour toute la paperasserie.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je vais, au nom du Comité, remercier M. White et ses associés pour l'excellent mémoire qu'ils nous ont présenté ce matin.

Notre prochain témoin est M. Matheson. M. Matheson, nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous demandons de nous donner, sans plus tarder, lecture de votre mémoire.

M. Rand H. Matheson, conseiller: Honorables sénateurs, beaucoup de choses se sont passées depuis ma dernière comparution. Je voudrais faire une mise au point sur deux d'entre elles. La dernière fois que je suis venu ici, j'ai dit que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes devait prendre fin le 16 décembre. C'était ce qu'on m'avait dit. Mais lorsque j'ai reçu, du bureau du CP, copie de la proclamation, la date inscrite était le 31 décembre. Je voulais vous dire aussi que, dans mon précédent exposé, j'avais déclaré que quelque 9 600 contrats d'exclusivité limitée avaient été passés sous le régime de la *Shipping Act* de 1984, des États-Unis. Washington m'apprend ce matin que ce chiffre s'élève à 10 200, dont 40 p. 100 ont été passés avec des lignes membres de conférences et 60 p. 100 par des lignes indépendantes, ou encore, comme nous disons ici, qui ne font pas partie de conférences. Quant à la multiplication des contrats d'exclusivité limitée, attribuable en grande partie au Trans-Pacific Westbound Rate Agreement (TWRA), sur la côte Ouest, ce genre de contrat a presque disparu. Les mesures prises en vertu du TWRA et de la *Shipping Act* de 1984 des États-Unis, autorisent les lignes des conférences à conclure de ces contrats dits d'exclusivité limitée. La situation a échappé à tout contrôle et les membres ont conclu de pareils contrats. Cela a fini dans une pagaille sans nom, voire même un «désastre».

La lecture d'une partie des témoignages m'a laissé l'impression que les contrats avaient été conclus pour le trafic en direction des États-Unis. Après avoir vérifié auprès de Washington ce matin, j'apprends qu'aucun contrat canadien ne figure sur les connaissements maritimes. Toutefois, cela n'empêche pas, comme l'ont annoncé les ports de New York et de New Jersey, un mariage comme celui qui a été contracté avec les expéditeurs canadiens du sud-ouest de l'Ontario, permettant aux camions de transporter les marchandises du Canada vers ces ports. C'est pourquoi je trouve que le projet de loi C-21 est un document très délicat et c'est aussi la raison pour laquelle j'ai recommandé, lorsque j'ai comparu ici la dernière fois, ainsi qu'au Comité spécial de l'autre endroit, que nous attendions, avant d'agir, la rédaction définitive des nouveaux règlements que la FMC est en train d'établir aux États-Unis. On m'a dit que les nouveaux règlements stipulés dans le Docket 86-6 devraient être publiés cette semaine ou la semaine prochaine. Les comités qui étudient ce projet de loi devraient donc avoir

[Text]

experienced in the United States, where you have a confrontation of the conference lines on one side and a confrontation, on the other side, of the shippers. With those opening remarks, I am ready for questioning.

Senator MacDonald (Halifax): How long would we have to wait before this document goes through?

Mr. Matheson: They expected it to be finished this week, but it could be next week. In any event, it is imminent. I take it that copies will be available from the Federal Maritime Commission Secretaryship as soon as they are issued, which, as I say, is within about two weeks.

Senator Graham: Mr. Matheson, you used the words "we should wait." I do not anticipate that anything will be passed in Canada before we get those rules. Are you suggesting that further hearings on this side of the border be held up?

Mr. Matheson: No. If I am right, your deliberations will extend into the month of June, and the committee of the other house has terminated its hearings as of, I believe, May 12.

Senator Graham: Mr. Chairman, jif I may just allude to something I referred to earlier, when the representatives of the Canadian Manufacturers' Association presented their views, the notice of increase, article 9(1), says that the legislation proposes that a 30 day notice be given for rate increases. The CMA recommends that it should be no less than 90 days. Do you have any views on that matter?

Mr. Matheson: Yes, I have. My position is this: I think we should have notices as much in line as possible with the notices that are contained in the United States legislation. Therefore, the 90-days' notice contained in our legislation is something of the past. Today, our bills of lading are transmitted electronically overseas to the mature nations. In the case of one company, 70 per cent of the bills are transmitted electronically to northern Scandinavian countries, 60 per cent to Europe and approximately 40 per cent to the U.K. It is a fact that, today, we are living in a different milieu than we did when the 90-day notice was proposed. Take, for example, a ship that calls at Halifax and also the ports of New York and New Jersey. It does not seem to me to be realistic that the same steamship line operating out of New York and calling at Halifax would have an increased spread of 90-days' notice of change in the case of Canada and 30-days in the case of the United States. As I said before, Mr. Chairman, the situation is sensitive and it behooves us in every way possible to put everyone on a level field.

Senator Graham, I don't know whether that has answered your question or not.

Senator Graham: Yes, it certainly has. In my naive approach, I thought that the CMA was making a legitimate suggestion—

Mr. Matheson: The Shipper's Council.

Senator Graham: —to give them time to react. Can you tell me what the rule is in the United States?

[Traduction]

amplement le temps pour trouver le moyen d'éviter le dilemme dans lequel les États-Unis ont été plongés, où s'affrontent, d'un côté, les conférences de transporteurs et, de l'autre, les groupes d'expéditeurs. Ceci dit, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Combien de temps nous faudra-t-il attendre pour que ce document soit publié?

M. Matheson: On espère que ce sera fait cette semaine ou la semaine prochaine. Sa publication est imminente. Il sera possible, le moment venu, d'en obtenir des exemplaires de la *Federal Maritime Commission Secretaryship*, c'est-à-dire dans deux semaines environ.

Le sénateur Graham: Monsieur Matheson, vous avez utilisé les mots « nous devrions attendre ». Je ne crois pas que nous adoptions quoi que ce soit, au Canada, avant d'avoir pris connaissance de ces règlements. Nous suggérez-vous de suspendre les séances?

M. Matheson: Non. Si je ne m'abuse, vos délibérations devraient se poursuivre durant le mois de juin, et le Comité de l'autre Chambre a terminé les siennes depuis le 12 mai, je crois.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, puis-je revenir sur quelque chose que j'ai dit plus tôt lorsque l'Association des manufacturiers canadiens nous a exposé son point de vue. Il s'agissait de l'avis d'augmentation, du paragraphe 9(1) qui propose un avis de 30 jours pour les augmentations des taux. L'AMC recommande un avis d'au moins 90 jours. Qu'en pensez-vous?

M. Matheson: Je crois que nos avis devraient être sensiblement les mêmes que ceux de la loi américaine. Dans ces conditions, l'avis de 90 jours que l'on trouve dans notre loi est un archaïsme. Aujourd'hui, nous transmettons électroniquement outre-mer nos feuilles d'expédition aux pays développés. Il y a un expéditeur qui transmet électroniquement 70 p. 100 de ses feuilles d'expédition aux pays scandinaves, 60 p. 100 en Europe et environ 40 p. 100 au Royaume-Uni. Il est vrai que nous vivons aujourd'hui dans un milieu bien différent de celui qui existait lorsque les avis de 90 jours ont été proposés. Prenons, par exemple, un bateau qui fait escale à Halifax, à New York et à New Jersey. Il ne me semble pas pratique que la même compagnie maritime dont le port d'attache est New York, et dont les navires font escale à Halifax, doive profiter d'un avis de 90 jours, s'il s'agit du Canada, et de 30 jours, s'il s'agit des États-Unis. Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, la situation est délicate et il nous incombe de prendre toutes les mesures possibles pour uniformiser la durée de cet avis.

Sénateur Graham, j'espère avoir bien répondu à votre question.

Le sénateur Graham: Oui, certainement. Je croyais vraiment que l'AMC faisait une bonne suggestion...

M. Matheson: Le *Shipper's Council*.

Le sénateur Graham: ... qui leur laissait le temps de réagir. Pouvez-vous me dire quelle est, sur ce point, la règle aux États-Unis?

[Text]

Mr. Matheson: Thirty days.

Senator Graham: How long has that rule been in existence?

Mr. Matheson: I don't remember. The Shipping Act of 1961 for the first time brought in the publication of tariffs. However, we did not come into the picture until 1970-71 under the first Shipping Conference Exemptions Act. Therefore, I cannot tell you just exactly when it came in.

Senator Graham: I suppose what I am looking for is that it has been in vogue for some period of time?

Mr. Matheson: Yes, it has been in effect since the Shipping Act of 1984 became effective in June of that year.

Senator Graham: What are the regulations in some of the other countries?

Mr. Matheson: That is a good question. Apart from Canada and the United States, most other countries more or less carry on without regulations as we know them, but they work closely with what they call shippers' councils in their respective countries. Therefore, it is unregulated, comparatively speaking, vis-à-vis Canada and the United States.

Senator Graham: However, from your experience, you say that you think that 30 days is adequate time?

Mr. Matheson: Yes, I do, under the changed conditions and circumstances and with all due deference to some of my friends in the CMA and so on. As a matter of fact, I represented the CMA as Vice-Chairman of the Canadian Shippers' Council in the inception stages.

Senator Graham: It is good to see you again, sir.

The Chairman: Mr. Matheson, I am informed that the legislative committee of the other place has proposed that section 29 of the Act be struck out and replaced by the following wording, and this is section 29 of the bill.

This Act shall come into force on a day to be fixed by proclamation . . .

Mr. Matheson: Then they have changed that, and that overrules the current act. As it now stands, the proclamation of April 7 was effective on December 31. Evidently, as you have pointed out, the committee has changed that. That, then, gives this committee ample time, I hope, to give consideration to what is developing.

I think in my representations I indicated that the FMC is a continuing committee, in a sense. In addition to its present function as a regulator, or whatever you might call it, it is gathering detailed material on everything that takes place—complaints and so on—and five-and-a-half years afterwards, which will be in October of 1989, everything will be turned over to a commission under the section of the Federal Maritime Commission Act. This commission already has terms of reference under section 18 of the Shipping Act of 1984 whereby they will consider all the pros and cons.

[Traduction]

M. Matheson: Trente jours.

Le sénateur Graham: À quand remonte cette règle?

M. Matheson: Je ne me souviens pas. La *Shipping Act* de 1961 a, pour la première fois, publié un tarif. Toutefois, nous ne sommes entrés en scène qu'en 1970-1971, en vertu de la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Aussi, je ne saurais vous dire quand, exactement, cette règle a été prescrite.

Le sénateur Graham: Je suppose qu'elle existe quand même depuis un certain temps?

M. Matheson: Oui, elle existe depuis que le *Shipping Act* de 1984 a pris effet en juin 1984.

Le sénateur Graham: Quels sont les règlements dans certains autres pays?

M. Matheson: Question pertinente. Pour ce qui est des pays autres que le Canada et les États-Unis, ils fonctionnent sans avoir de règlements comme les nôtres, mais ils travaillent, chacun de leur côté, en harmonie avec les directives des conseils d'armateurs. Ils se trouvent donc dépourvus de règlements, comparativement à ce qui se passe au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Graham: Vous dites cependant, en vous en remettant à votre expérience personnelle, qu'un avis de trente jours est suffisant?

M. Matheson: Oui, étant donné les conditions et circonstances qui ont changé, et en toute déférence envers quelques-uns de mes amis de l'AMC, et ainsi de suite. J'ai représenté l'AMC, en ma qualité de vice-président du *Canadian Shippers' Council*, lors de sa formation.

Le sénateur Graham: Nous sommes heureux de vous revoir, monsieur.

Le président: Monsieur Matheson, on me dit que le Comité législatif de l'autre endroit a proposé de radier l'article 29 de la loi et de lui substituer le libellé suivant, soit celui de l'article 29 du projet de loi.

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par proclamation . . .

M. Matheson: C'est qu'ils ont apporté une modification qui l'emporte sur la loi actuelle. En sa forme actuelle, la proclamation du 7 avril prenait effet le 31 décembre de sorte que, comme vous l'avez signalé, il est évident que le Comité a modifié cela. Votre comité aura ainsi tout le temps nécessaire pour voir ce qui se passera.

Je crois vous avoir déjà dit plus tôt que la FMC est, en quelque sorte, un comité permanent. De par ses fonctions actuelles de régulateur, ou quel que soit le nom que vous vouliez lui donner, elle recueille des renseignements détaillés sur tout ce qui se passe—les plaintes etc.—pour ensuite, cinq ans et demi plus tard, date qui tombera en octobre 1989, remettre le tout à une commission formée en vertu d'un article de la Federal Maritime Commission Act. Le mandat de cette commission a déjà été fixé à l'article 18 du Shipping Act de 1984, et elle est chargée d'étudier le pour et le contre concernant cette question.

[Text]

Incidentally, they have already had two sessions. One was held at the old Dominion University under the sponsorship of the university and the FMC, where they looked into the bill. That session took place almost a year ago. There was another group under the Department of Transport administration and the Containerization Inter-modal Institute of the United States wherein they considered the bill. Emanating from both of those sessions we have a potpourri of views. In fact, you have what I would call a confrontation: on the one side you have the shippers and on the other side you have the conference lines.

I think you have probably been made aware during the proceedings of your committee that the United States Act also applies to the independents, as well as to what they very diplomatically call "controlled carriers," which would include the Russians and the Poles. Therefore, this creates a little different situation in Canada, where our current act has applied, and the proposed Bill C-21 is only applicable to conferences.

I also assume that you have probably heard a lot of evidence to the effect that this will be the demise of the conferences. The whole Bill SA-84 was intended to be a compromise bill between shippers and the conference lines, and this is what they are trying to straighten out. This is why I believe we should be so careful and cautious not to do something that could have detrimental repercussions on shipping in Canada and therefore on our export trade from Canada. In my view, that is a very important matter. As a matter of fact, I think I can best describe the situation in the United States by giving you a summary of an article that will be coming out in June on this particular aspect.

Senator Graham: What article is that?

Mr. Matheson: This is an article I have written but which has not been published yet.

In that article I state that—and this may be changed somewhat—what apparently was not stressed as much at the hearings—and this relates to the hearings held by the house—as perhaps it should have been was the sensitivity to changes that affect overseas traffic flows via Canadian and United States ports and infrastructures—by use of the word "infrastructures" I am referring to the terminals, the railroads and trucking companies—both on the east and west coast, such as the value of the Canadian dollar in terms of U.S. currency.

In the case of some of the conferences where rates are quoted in Canadian dollars *vis-à-vis* the United States dollar, and ships call at Halifax which are also sailing out of New York, you can see what significant spread there is in the dollars per container, if you want to put it that way.

I further refer to the imbalance of loaded containers outbound *vis-à-vis* inbound. We had a considerable amount of that during the last year or so where the quantity of imports into Canada were such that ships were fairly well loaded coming in but not as well loaded going out. So, those ships must have been carrying empty containers out in order to take loaded containers back.

I also comment on the increase in multi-modal, double-stacked container services in the United States and the claimed economy from that innovation. United States west coast ports

[Traduction]

Soit dit en passant, cette commission a déjà tenu deux réunions: l'une à la vieille université Dominion, sous le patronage de l'université et de la FMC, au cours de laquelle on a étudié le projet de loi. Cette séance a eu lieu il y a près d'un an aujourd'hui. L'autre groupe, relevant du département des Transports et du Containerization Inter-modal Institute américain, a également étudié ce projet de loi. Il en est ressorti une foule d'opinions de toutes sortes. De fait, il s'est produit ce que j'appellerais une confrontation; d'un côté, le groupe des expéditeurs et, de l'autre, celui des penseurs.

Les délibérations de votre comité vous ont probablement appris que la loi américaine s'applique aussi bien aux transporteurs indépendants qu'à ceux qu'on appelle très diplomatiquement «les transporteurs contrôlés» qui comprennent les Russes et les Polonais. La situation est donc quelque peu différente de celle qui règne au Canada où notre loi et le projet de loi C-22 ne s'appliquent qu'aux conférences.

Je suppose également que vous avez entendu beaucoup de dépositions disant que cela entraînera la disparition des conférences. Tout le projet de loi SA-84 visait à parvenir à un compromis entre les expéditeurs et les compagnies maritimes membres de conférences et c'est ce point qu'on essaie de rectifier. C'est aussi la raison pour laquelle je crois que nous devrions nous montrer prudents et ne pas agir de façon à porter préjudice au transport maritime au Canada et, du même coup, à notre commerce d'exportation. À mon avis, c'est une question très importante. Je pourrai le mieux décrire la situation qui règne aux États-Unis en vous résumant un article qui sera publié en juin sur cet aspect particulier.

Le sénateur Graham: De quel article s'agit-il?

M. Matheson: D'un article que j'ai écrit mais qui n'a pas encore été publié.

Dans cet article, je déclare que l'on n'a apparemment pas suffisamment insisté aux audiences, je parle des audiences de la Chambre, mais cela pourrait légèrement changer, sur l'inquiétude que suscitent les changements visant la circulation outre-mer par l'intermédiaire de ports et des infrastructures canadiens et américains—par «infrastructures», j'entends les terminaux et les compagnies de chemin de fer et de camionnage—de la côte Est et de la côte Ouest, et il y a la valeur du dollar canadien en devises américaines.

Dans le cas de certaines conférences dont les tarifs sont cités en devises canadiennes plutôt qu'en devises américaines et dont les navires partent aussi de New York pour s'arrêter à Halifax, vous pouvez vous rendre compte de l'écart considérable entre les valeurs en dollars des conteneurs, si vous voulez.

Je parle aussi du déséquilibre entre le nombre des conteneurs chargés qui quittent les ports et ceux qui y arrivent. Il est arrivé souvent l'an dernier que la quantité des importations au Canada soit si élevée que les navires étaient presque complètement chargés à l'arrivée mais pas autant à la sortie. Ces navires ont probablement dû repartir avec des conteneurs vides pour en ramener des pleins.

Je commente également la croissance des services de transport multimodal des conteneurs gerbés aux États-Unis et les économies que l'on prétend réaliser grâce à cette innovation.

[Text]

such as Seattle, Tacoma, San Francisco, Los Angeles and San Diego have many multi-stacked trains going down to the southern and gulf ports and into eastern ports of Canada by what is generally known as "mini land bridge operations". In some cases, these container trains are leased by the steamship lines. Also in some cases they have become competitive with the railroads for domestic traffic. They have claimed considerable savings by this control over the double-stack well cars.

I have looked into this in Canada and I have found that, going down to Atlantic Canada, for example, at Moncton, there is an overhead bridge on Mountain Road, and in the Halifax area, from Fairview down to Halterm in the south end of the city, there are overhead bridges which also create an impediment to the double-stacked well trains, particularly in the case of the larger cubed containers that have a height of nine feet six inches.

Moving between Montreal and Chicago—Chicago has become a hub in connection with a great deal of the traffic that flows from the port of Montreal—we have difficulty with the tunnels at Windsor. It will cost a great deal of money to adapt those tunnels so that they can take well cars, articulated cars, with double-stacked containers.

On the west coast, of course, there are tunnels on which, I understand, the CPR has spent a considerable amount of money on converting them so that they will be able to handle the double-stacked well cars. One tunnel, I think the Connaught Tunnel, has to be upgraded. The CPR has spent substantial sums of money in connection with the proposed double-stacking into the west coast Vancouver port.

So, from a double-stacking point of view, we are relatively behind the eight ball in relation to our friends across the border. As a matter of fact, there is a considerable amount of traffic going through San Diego and those other west coast ports via Chicago, the Grand Trunk, and then on to Montreal, and not as much down to the port of Halifax. I am talking about this mid-west traffic and some of this so-called mini land bridge traffic. We have quite a situation there, and I thought it advisable for me to explain it in more detail.

I also say that the proposed Bill C-21 only applies to conferences whereas SA 84 includes independent common carriers, although there may be some qualifications there. It also applies to controlled, state-owned liner vessels.

My inquiries, which have elicited information from a responsible source, indicate that somewhere between 24.7 to 30 per cent of the container traffic out of the port of Montreal is being taken by state-owned and controlled ships at the present time. Those factors dictate caution in implementing measures that, in the long run, could adversely affect offshore traffic flows via Canadian channels. In the light of the evidence I have read, I thought I should emphasize that fact.

Senator Muir: Mr. Matheson, the CMA says that it urges the government to implement this legislation with urgency so

[Traduction]

Les ports de la côte Ouest américaine, comme Seattle, Tacoma, San Francisco, Los Angeles et San Diego, sont le point de départ de beaucoup de wagons superposés en direction des ports du Sud et du Golfe et des ports de l'Est du Canada qui empruntent ce que l'on appelle couramment des mini-ponts terrestres. Dans certains cas, ces trains qui assurent le transport des conteneurs sont loués par les compagnies maritimes. Certaines rivalisent même avec les compagnies ferroviaires pour assurer le transport interne. Elles prétendent avoir réalisé d'importantes économies en exerçant ce contrôle sur les wagons plats surbaissés.

J'ai examiné la situation au Canada et j'ai découvert que, dans les provinces de l'Atlantique, à Moncton, par exemple, le passage supérieur, sur Mountain Road et, dans la région d'Halifax, celui de Fairview à Halterm, dans le sud de la ville créent un obstacle aux wagons plats surbaissés, plus particulièrement aux conteneurs cubiques plus gros qui ont neuf pieds six pouces de hauteur.

Entre Montréal et Chicago—Chicago est au cœur d'un carrefour où la circulation à partir du port de Montréal est très lourde—les tunnels de Windsor nous posent un autre problème. Cela coûtera beaucoup d'argent pour adapter ces tunnels de façon à permettre le passage des wagons plats, articulés, transportant des conteneurs gerbés.

Sur la côte Ouest, bien entendu, le CP Rail a engagé beaucoup de dépenses pour convertir les tunnels de façon à permettre le passage des wagons plats surbaissés. L'un d'entre eux, je crois qu'il s'agit du tunnel Connaught, doit être rénové. Le CP Rail a dépensé beaucoup d'argent en vue du projet de gerbage dans le port de Vancouver, sur la côte Ouest.

Ainsi, à l'égard du gerbage, nous sommes loin derrière nos amis américains. En fait, la circulation par San Diego et d'autres ports de la côte Ouest via Chicago, le Grand Trunk, jusqu'à Montréal est très dense; mais elle s'allège après, jusqu'au port d'Halifax. Je parle de la circulation du Midwest et de ce que l'on appelle le transport par mino-pont terrestre. La situation est un peu complexe ici et je pense qu'il serait utile que je vous l'explique en de plus amples détails.

J'ai également dit que le projet de loi C-21 ne s'applique qu'aux conférences alors que le SA-84 vise les transporteurs publics indépendants, même s'il y a ici quelques réserves. Il s'applique également aux navires de ligne régulière contrôlés et possédés par l'État.

Mes recherches, qui m'ont permis d'obtenir des renseignements auprès d'une source fiable, révèlent qu'à l'heure actuelle, entre 24,7 et 30 p. 100 des conteneurs expédiés à partir du port de Montréal sont expédiés par des navires contrôlés et possédés par l'État. C'est pourquoi il faut être prudent dans la mise en application de mesures qui, à long terme, pourraient nuire à la circulation au large des côtes via les canaux canadiens. Je me dois de souligner ce fait à la lumière des documents que j'ai lus.

Le sénateur Muir: Monsieur Matheson, l'AMC dit avoir exhorté le gouvernement à adopter ce projet de loi dans les

[Text]

that economic benefits can come about. You are saying that this is a sensitive document. With your background and experience I respect what you have said. You said that we should make haste slowly. You have explained to Senator Graham some of the reasons for that.

What is the great conflict between you and the CMA?

Mr. Matheson: My position is this: We are basing service contracts and the independent action on the United States legislation. They have taken six and a half years to go through that legislation and there have been all kinds of organizations, big and small, that have made representations. In those circumstances, it is my view that what we have now—90 days notice—is no longer necessary under changed conditions and circumstances.

Senator Muir: In your view, are the net results of Bill C-21 going to be good for the ports of Halifax and Saint John? In other words, I have read briefs which indicated that there was a shipping line which had moved out of Halifax in recent months.

Mr. Matheson: Saint John.

Senator Muir: Saint John, yes. I think that one moved out of Halifax, but I forget the name of it. Will the ramifications of Bill C-21 encourage more shipping through Halifax and Saint John or decrease it, in your view?

Mr. Matheson: In my view, if we carefully assess the changes in the United States legislation so that we are on a level field, that will protect us from having the large liners that call now at Halifax looking at their line of demarcation to see whether it is more profitable to call at Halifax or to take the Canadian traffic through U.S. ports. That line of demarcation is adverse to Halifax. Moreover, Saint John has lost quite a lot of its container traffic for various reasons. I am saying this predicated on evidence that I read of an administrative judge who was considering the guaranteed annual income of the stevedores in the Port of New York, where it was argued that it does not take much to upset the apple cart. The guaranteed annual wage of the longshoremen in the Ports of New York and New Jersey has been relatively high for years compared with the Ports of Halifax, Saint John and Montreal.

In the light of that statement, I feel that anything that is done that is not competitive with what is obtained in the United States could have detrimental repercussions. Therefore, we should carefully assess Bill C-21 in that respect.

Senator Stollery: Because I was late, I may have missed the observations of the witness regarding the fact—and we have had some persuasive witnesses tell us this also—that the U.S. is apparently approaching the end of a trial period with its legislation.

Mr. Matheson: It has about two and a half years to go.

Senator Stollery: It has become clear to me that this is an internationally competitive business and that it is difficult to legislate for one nation because of the free movement of ports,

[Traduction]

plus brefs délais afin qu'il soit possible d'en profiter sur le plan économique. Vous dites que ce document peut donner lieu à une controverse. Je suis conscient de vos connaissances et de votre expérience et je respecte votre opinion. Vous avez également dit que nous devrions faire diligence tout en étant vigilants. Vous en avez expliqué certaines des raisons au sénateur Graham.

Quel est le grand conflit qui vous oppose à l'AMC?

M. Matheson: Ma position est la suivante: nous déterminons le louage de services et les mesures distinctes en nous fondant sur la loi américaine. Il leur a fallu 6 ans et demi pour étudier ce projet de loi et toutes sortes d'organismes, grands et petits, ont exprimé leur opinion à ce sujet. J'estime par conséquent que l'avis de 90 jours n'est plus utile vu les nouvelles conditions et circonstances.

Le sénateur Muir: À votre avis, le projet de loi C-21 aura-t-il des retombées positives pour les ports d'Halifax et de Saint John? Autrement dit, j'ai lu des mémoires d'après lesquels une compagnie de transport maritime avait abandonné le port d'Halifax ces derniers mois.

M. Matheson: Celui de Saint John plutôt.

Le sénateur Muir: Saint John, c'est vrai. Mais je pense qu'une compagnie a effectivement quitté Halifax, mais j'en oublie le nom. Le projet de loi C-21 a-t-il pour effet d'accroître ou de réduire le transport maritime par Halifax et Saint John?

M. Matheson: À mon avis, si nous évaluons avec soin les changements apportés à la loi américaine de façon à uniformiser les règlements, cela évitera que les exploitants de grands navires qui font escale à Halifax se demandent s'il est préférable de s'arrêter à Halifax ou de passer par les ports américains. Cette ligne de démarcation est désavantageuse pour Halifax, et Saint John a perdu beaucoup sur le plan du transport de conteneurs pour diverses raisons. Je me fonde sur les documents d'un juge administratif qui, après avoir étudié ce que l'on appelle le revenu annuel garanti des débardeurs du port de New York, prétendait que cela pourrait tout fichtre par terre. Le revenu annuel garanti des dockers des ports de New York et de New Jersey se maintient à un niveau relativement élevé depuis des années par rapport à ceux d'Halifax, de Saint John et de Montréal.

J'estime par conséquent que toute mesure qui ne sera pas concurrentielle à celle appliquée aux États-Unis pourrait avoir des effets néfastes et qu'il nous faudrait examiner attentivement le projet de loi C-21 à cet égard.

Le sénateur Stollery: Mon arrivée tardive m'a empêché d'entendre les observations du témoin sur le fait que—et d'autres témoins persuasifs nous ont dit la même chose—que les États-Unis semblent arriver à la fin de la période d'application expérimentale de leur projet de loi.

M. Matheson: La période devrait durer encore deux ans et demi.

Le sénateur Stollery: Oui, encore deux ans et demi. Mais il me semble évident qu'il s'agit là d'une industrie concurrentielle à l'échelle internationale et qu'il est difficile d'adopter des mesures législatives dans un pays en raison de la circulation

[Text]

and all of that sort of thing. Some of the comments of some people have not been well thought through in that regard.

Do you believe that this kind of legislation in Canada should have waited for at least two and a half years to see what the upshot was of the review of the U.S. legislation? The two ports are obviously complementary and the railways are complementary—they have the same gauge railways. For example, a manufacturer from southern Ontario has the ready option of using the Ports of Montreal, or Saint John or Halifax, or Baltimore, or New York. What is the wisdom behind our passing legislation on a subject that is still under review in the next country and whose ports can equally be used by our exporters?

Mr. Matheson: That is a good question. Historically, the Ports of New York, Baltimore, Philadelphia, Boston, Portland, Halifax, Quebec and Montreal have been closely correlated, in line with what is known as the port differential rate structures. I am giving you this information as background, and I believe it is covered in articles and which I included in my representation. I have written on the subject, with the coming into existence of containerization, the whole system has changed.

Incidentally, you cannot ship any Canadian equipment by Canadian railroad down into the United States. That is taboo at the present time on the railroads. They do not allow that to go down from, say, southwestern Ontario to the Ports of New York or New Jersey.

Senator Stollery: But you could put it on a truck.

Mr. Matheson: That is right; you can put it on a truck. Incidentally, I do not know whether I gave Mr. Reny the material which included the quotation of the Ports of New York and New Jersey pertaining to the marriage of the Port of New York and Canadian shippers. I will look through my files; I might have given it to you, but it might not have come out until after I had appeared before your committee.

Senator Stollery: You see Canadian boxcars in Mexico city—CN boxcars. The railway runs right down to southern Mexico; so they run stuff all over North America via the railways.

Mr. Matheson: That's right.

Senator Stollery: To go back to my point, since that is obviously the case, what is your view on our passing a bill without waiting for the results of the American efforts to resolve some of the same problems?

Mr. Matheson: In answer to your question, senator, you have the situation where they have these two items in the Shipping Act of 1984. These give special privileges to shippers, which they did not have before. We have not got that in Canada. In order to put us on the same field in line with the so-called "freedom to move," they felt that we should have the same conditions available to our shippers in Canada so that they could take advantage of them and enter into service con-

[Traduction]

libre dans les ports, etc. Certains des commentaires que j'ai entendus ne me paraissent pas tout à fait réfléchis.

Que pensez-vous du fait qu'on aurait peut-être dû attendre encore deux ans et demi avant de proposer un projet de loi semblable et connaître les résultats de l'application expérimentale de la loi américaine? Les deux ports sont manifestement complémentaires, tout comme les chemins de fer, puisque les voies ferrées ont le même écartement. Par exemple, un fabricant du sud de l'Ontario peut facilement utiliser le port de Montréal, celui de Saint John, d'Halifax, de Baltimore ou de New York. Pourquoi veut-on adopter un projet de loi à l'égard d'une question qui est encore à l'étude chez nos voisins dont les ports peuvent tout aussi bien être utilisés par nos exportateurs?

M. Matheson: C'est une bonne question. Historiquement parlant, les ports de New York, de Baltimore, de Philadelphie, de Boston, de Portland, d'Halifax, de Québec et de Montréal étaient étroitement liés les uns aux autres pendant des années en raison de ce que l'on appelle les tarifs différentiels de port. Je vous dis cela à titre d'information et je pense en avoir parlé dans mon mémoire, ainsi que dans les articles que j'ai écrits sur le sujet. Avec le phénomène de la conteneurisation, tout le système a été modifié.

Soit dit en passant, il est impossible d'expédier de l'équipement canadien par voie ferrée jusqu'aux États-Unis, c'est impensable à l'heure actuelle. On ne permet pas l'expédition de l'équipement du sud-ouest de l'Ontario, disons, jusqu'au port de New York ou du New Jersey.

Le sénateur Stollery: Mais il pourra être expédié par camion.

M. Matheson: C'est exact, il pourrait être expédié par camion. Soit dit en passant, je ne sais si j'ai donné à M. Remy les documents où figuraient les prix du port de New York et de celui du New Jersey qui ont été établis à la suite de l'union du port de New York et des expéditeurs canadiens. Je consulterai mes dossiers; il se peut que je vous les aie donnés mais il se peut aussi qu'ils n'aient paru qu'après ma comparution devant votre Comité.

Le sénateur Stollery: On voit des wagons couverts canadiens à Mexico, des wagons du CN. Comme la voie ferrée se poursuit jusque dans le sud du Mexique, ils envoient des marchandises d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord par voie ferrée.

M. Matheson: C'est exact.

Le sénateur Stollery: Mais puisque c'est manifestement le cas, que pensez-vous de l'idée d'adopter un projet de loi sans attendre les résultats des mesures qu'ont prises les Américains pour résoudre certains des mêmes problèmes?

M. Matheson: Pour vous répondre, sénateur, je vous signalerai que ces deux éléments sont prévus dans le *Shipping Act* de 1984 dont les dispositions accordent des privilèges spéciaux aux expéditeurs, privilèges qu'ils n'avaient pas avant. Mais nous ne jouissons pas de ces privilèges au Canada. Pour obtenir cette même «liberté de mouvement», ils ont cru que les expéditeurs canadiens devaient pouvoir bénéficier des mêmes conditions—pour tirer profit et conclure des contrats d'exclusivité

[Text]

tracts or independent action, which is not possible under the extant legislation.

Well, I say it is not possible, but there have been incidents, and I had one experience myself, where I moved a whole steel mill via the Ports of Manchester and Liverpool from Sheffield into Montreal by a special arrangement, which would have been looked upon as independent action. But that is the exception rather than the rule.

Does that answer your question, sir?

Senator Stollery: Maybe I am missing it, but my question is a very simple one. Should we be doing this, in your opinion, two-and-one-half years in advance of the review of the U.S. legislation or, as some witnesses have suggested, would we be wiser to wait for the results of what I understand is a review of the U.S. situation?

Mr. Matheson: I would cut it down to this: Wait until you have a chance to review the latest rules of the Federal Maritime Commission, which is imminent; then assess the whole thing in that light.

Senator Muir: Would our governmental people and bureaucrats not be in contact with their counterparts in the United States over a period of time for anything of this nature, so that if and when the time came that the Americans did decide to do something, we would possibly be in line with them? We always say that we are Canadians and we are going to do our own thing. Should we sit back and say nothing? Then they come out with their program, and we say that we have to run like a son-of-a-gun to catch up with them.

Mr. Matheson: I have given that some thought. Historically, we have been competitive. We have been working together. In the Water Development Bill, which I mentioned the last time I was here, there was a recommendation that Canada and the United States set up joint committees in connection with the Great Lakes. A somewhat similar organization should be constituted to liaise with each other so that we are not fighting back and forth or having somebody like Congressman Biaggi from the Port of New York coming up with a bill every year, the so-called diversion bill, saying there is more American traffic going through Canadian ports than going through U.S. ports. You have the opposite situation on the west coast.

Rather than having them threatened with protection of bills of that nature, my feeling is that there should be a liaison established between Canada and the United States that would work towards the same end. The commission they set up under the provisions of the Shipping Act of 1984 is similar to a royal commission in Canada. The Senate committees or the Congressional committees debate and finalize a lot of the matters in the United States; whereas, in Canada, we have been doing a lot of things with royal commissions.

This would be a liaison setup. I feel it would keep in touch, as I have kept in touch, on a cooperative basis with the Federal Maritime Commission.

[Traduction]

limitée ou prendre des mesures distinctes—qui sont interdites aux termes de la loi actuelle.

Quand je dis que ce n'est pas possible, je tiens à vous signaler que j'ai moi-même expédié une aciérie entière de Sheffield à Montréal en passant par les ports de Manchester et de Liverpool en profitant d'une entente spéciale qui aurait été considérée comme une mesure distincte. Certaines exemptions spéciales s'appliquent, mais c'est plutôt exceptionnel.

Cela répond-il à votre question, monsieur?

Le sénateur Stollery: Je n'ai peut-être pas bien saisi, mais ma question est très simple. Devrions-nous, à votre avis, adopter pareil projet de loi deux ans et demi avant de connaître les résultats de l'expérience américaine ou, comme certains témoins l'ont proposé, serait-il plus sage d'attendre?

M. Matheson: Je préconiserais d'attendre et d'examiner les derniers règlements de la Federal Maritime Commission qui seront présentés bientôt; vous pourrez ensuite analyser globalement la situation en connaissance de cause.

Le sénateur Muir: Nos fonctionnaires et nos bureaucrates ne pourraient-ils pas être en contact durant une certaine période avec leurs homologues américains de telle sorte que, lorsque les Américains décideront d'agir, nous pourrions adopter des mesures équivalentes? Nous proclamons toujours que nous sommes Canadiens et que nous prendrons nos propres initiatives. Si nous attendons sans rien faire pendant qu'ils mettent leur programme en application, nous devons ensuite courir comme des fous pour les rattraper.

M. Matheson: Oui, j'ai réfléchi à cette question. Nous avons de tout temps été concurrentiels. Nous avons travaillé en collaboration. Prenez le cas du Water Development Bill, dont j'ai parlé la dernière fois que j'ai comparu devant vous; il avait été recommandé que le Canada et les États-Unis établissent des comités conjoints pour étudier le problème des Grands Lacs. On devrait fonder un organisme semblable qui assurerait la liaison entre les deux pays et qui éviterait à chacun de tirer la corde de son côté et qui empêcherait que quelqu'un comme M. Biaggi, représentant du port de New York au Congrès américain, soumette chaque année un projet de loi sur le réacheminement, en prétendant que les navires américains circulent davantage dans les ports canadiens que dans les ports américains. La situation est inversée sur la côte Ouest.

Plutôt que de les menacer par des projets de loi protectionnistes de cette nature, je préconise la création d'un organisme qui assurerait la liaison entre le Canada et les États-Unis et qui travaillerait pour remplir le même but. La commission qu'ils ont instituée en vertu du *Shipping Act* de 1984 équivaut à une commission royale d'enquête canadienne. Les comités sénatoriaux ou les comités du Congrès débattent et prennent beaucoup de décisions finales aux États-Unis tandis qu'au Canada, ce sont les commissions royales d'enquête qui se voient confier beaucoup de tâches.

Ce serait donc un organisme de liaison qui pourrait garder contact, tout comme je l'ai fait, avec la *Federal Maritime Commission*.

[Text]

The Chairman: Mr. Matheson, you mentioned the objections you received from the carriers who opposed the confidential contracts, thus leading to the possible demise of the conference system. Do you think that the conference system could survive with such a provision in the act if membership of the group can independently and secretly make deals with the clients of that group? Do you think there is a danger that the conference system might disappear?

Mr. Matheson: This concerns me a great deal, Mr. Chairman. There should be parameters set up whereby the conference line would have the right to negotiate or to peruse the particular agreements. In addition, the agency or commission that would be constituted pursuant to Bill C-18 would have a monitoring function, as they have now in the United States under the Federal Maritime Commission.

We have a different situation in Canada. The independents or the non-conference lines can make agreements themselves. They are vulnerable to Section 34 of the Competition Act, but who is going to know that. A lot of agreements may be consummated and nobody would know anything about it.

On the east coast, as of a couple of weeks ago, there were something like eight non-conference lines operating in the north Atlantic. From the shippers' overview, they can whip-saw. That is using one against the other. The conference lines do have a beef to a certain degree. That is why we should see what they are doing in the United States to try to straighten this out. In the United States the conference lines have complete control over the service contracts. As of July 1, 1986, the TWRA in the United States terminated their members from entering into individual service contracts.

The Chairman: There being no further questions, I would like to thank you very much, Mr. Matheson, for your second appearance before this committee.

The committee adjourned.

[Traduction]

Le président: M. Matheson, vous avez fait mention des objections qu'ont soulevées les transporteurs à l'égard des contrats confidentiels, lesquels pourraient entraîner l'élimination du système des conférences. Croyez-vous que le système des conférences pourrait subsister si la loi prévoyait une disposition à cet égard et si un membre du groupe pouvait, seul et en secret, conclure des transactions avec des clients de ce groupe? Croyez-vous que le système des conférences risquerait de disparaître?

M. Matheson: Cela me préoccupe beaucoup en effet, monsieur le président. On devrait établir des paramètres donnant aux conférences le droit de négocier ou d'examiner les ententes. En outre, l'agence ou la commission que l'on instaurerait en vertu du projet de loi C-18 remplirait les fonctions de surveillance, comme le fait la *Federal Maritime Commission* aux États-Unis.

Au Canada, la situation est différente. Les transporteurs indépendants ou ceux qui ne sont pas membres de la conférence peuvent conclure des ententes. Ils sont assujettis à l'article 34 de la Loi sur la concurrence, mais personne ne le sait. Beaucoup d'ententes peuvent être appliquées sans que personne ne soit au courant.

Sur la côte Est, il y a quelques semaines, les navires d'environ huit compagnies maritimes non membres de la conférence circulaient dans le nord de l'Atlantique. Les expéditeurs croient que cela peut avoir des effets négatifs. Cela revient à les dresser les uns contre les autres. Les conférences maritimes ont raison, jusqu'à un certain point, de se plaindre. C'est pourquoi nous devrions suivre de près ce qui se passe aux États-Unis pour essayer de régler le problème. Aux États-Unis, les conférences maritimes détiennent pleins pouvoirs sur les contrats d'exclusivité limitée. Au 1^{er} juillet 1986, la TWRA, aux États-Unis, a interdit à ses membres de conclure des contrats d'exclusivité limitée individuels.

Le président: Comme il n'y a plus d'autres questions, j'aimerais vous remercier beaucoup, M. Matheson, d'avoir accepté de comparaître une seconde fois devant le Comité.

Levée de la séance.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

9:30 a.m.

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. G. White, Manager of Transport of Lake Ontario;
Mr. Hibbeln, Vice-Président of Noranda Sales Corporation;
Mr. Wiersma, Manager of Transportation for CMA.

10:15 a.m.

Mr. Rand H. Matheson, Consultant.

9 h 30

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. G. White, directeur du transport pour le Lac Ontario;
M. Hibbeln, vice-président de «Noranda Sales Corporation»;
M. Wiersma, directeur du transport pour CMA.

10 h 15

M. Rand H. Matheson, consultant.



Second Session
Thirty-third Parliament 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 2, 1987

Issue No. 10

Sixth Proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

WITNESS:

(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 2 juin 1987

Fascicule No. 10

Sixième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray
Graham	(or Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Turner
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Bell	Muir
Davey	*Murray
Graham	(ou Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Turner
Macdonald	
(<i>Cap-Breton</i>)	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant:

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 2, 1987
(15)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois and Macdonald (*Cape Breton*). (2)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witness:

From Inter-American Freight Conference:

Mr. Phil Gainsbury.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Gainsbury made a statement and answered questions.

The Committee adjourned at 10:05 o'clock a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 JUIN 1987
(15)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois et Macdonald (*Cap-Breton*). (2)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoin:

De «Inter-American Freight Conference»:

M. Phil Gainsbury.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986 poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Gainsbury fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 2, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to examine the subject matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good morning, honourable senators. We are pleased to have before us this morning representatives of the Inter-American Freight Conference (Sections A & D). The conference is represented by Mr. Phil Gainsbury. I ask Mr. Gainsbury to proceed.

Mr. Phil Gainsbury, Inter-American Freight Conference (Sections A & D): Mr. Chairman, I should like to thank the members of the committee for allowing me to appear before the committee today. The conference has submitted a brief, which, I believe, members of the committee have read or will read shortly. Aside from highlighting the basic position of the conference, I hope to spend most of this morning answering questions. My company, Netumar Line, is one of the five members of the conference. The scope of the conference is Canada to and from Brazil, Uruguay, Paraguay and Argentina. My company, as have most members of the Inter-American Freight Conference, has made a great financial commitment by way of capital investment. In at least 90 per cent of our voyages to and from Canada, my company uses its own vessels, modern ships designed specifically for this trade, ice-classed, container-fitted for full loads northbound, while square and single decked to handle Canadian exports, mostly paper and forest products, as well as metals, but not exclusively so.

We mention this to highlight our commitment to export and import in Canada, our uninterrupted commitment for the past 20 years.

We are here today because it appears to us that Canada does believe in the benefits that conferences provide. We feel that Bill C-21 recognizes and attempts to deal with the matter of conferences, maintaining the benefits of those conferences while striking a balance. It is my deep belief that unless certain provisions are changed in Bill C-21 the conference system will be destroyed.

First of all, I should like to highlight what we believe are the benefits of the conference. They are stability, regulations—which assures access for Canadian shippers and importers to markets—direct calls at Canadian ports, and choice. The fact that many assets are not only owned and expensive but require a great deal of lead time to bring into service, conference members are traditionally committed to this capital investment and need long-term stability in the trade in order to make these financial commitments.

I also believe that unless certain changes are made the conference system, as a whole, will fold. There are three basic problems that we find in Bill C-21 which we feel do not quite

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 2 juin 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et de communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner la teneur du projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour, honorables sénateurs. Nous sommes heureux d'accueillir ce matin des représentants de la *Inter-American Freight Conference* (Sections A et D). La conférence est représentée par M. Phil Gainsbury. Je cède la parole à M. Gainsbury.

M. Phil Gainsbury, Inter-American Freight Conference (Sections A et D): Monsieur le président, je voudrais remercier les membres du Comité de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. La conférence a présenté un mémoire, que les membres du Comité ont probablement lu ou liront sous peu. Je vais souligner la position fondamentale de la conférence, mais j'espère surtout consacrer la majeure partie de cette matinée à répondre aux questions. Notre société, *Netumar Line*, est un des cinq membres de la conférence. La conférence fait la navette entre le Canada et le Brésil, l'Uruguay, le Paraguay et l'Argentine. Comme la plupart des membres de la *Inter-American Freight Conference*, notre société a pris un important engagement financier en investissant des capitaux. Dans au moins 90 p. 100 de ses déplacements, elle utilise ses propres navires, qui sont modernes et conçus précisément pour ces services de transport, qui peuvent traverser les glaces et sont dotés de conteneurs permettant de transporter des charges complètes vers le Nord, de même que des navires carrés à pont unique qui acheminent les exportations canadiennes, surtout des produits du papier et de la forêt, ainsi que des métaux, mais d'autres produits également.

Il y a vingt ans que nous nous occupons d'exportation et d'importation au Canada.

Nous sommes ici aujourd'hui parce qu'il nous semble que le Canada croit aux avantages qu'apportent les conférences. Nous estimons que le projet de loi C-21 tente de se pencher sur la question des conférences, en voulant conserver les avantages qu'elle offrent, tout en recherchant un équilibre. Je suis fermement convaincu qu'à moins qu'on ne modifie certaines dispositions de ce projet de loi, le régime des conférences disparaîtra.

Tout d'abord, je voudrais souligner les avantages de la conférence. Ce sont la stabilité, le règlement—qui permet aux expéditeurs et aux importateurs canadiens d'avoir accès aux marchés—les appels directs aux ports canadiens et le choix. Étant donné que nos biens sont non seulement coûteux, mais nécessitent beaucoup de temps pour être mis en service, les membres de la conférence doivent investir une grande quantité de capital et ont besoin d'une stabilité à long terme pour prendre ces engagements financiers.

J'estime également qu'à moins de certains changements, le régime des conférences dans son ensemble disparaîtra. Le projet de loi C-21 présente trois problèmes fondamentaux qui, à

[Text]

strike a balance between the shipping lines and the trade, but will rather serve to create a monopoly by one dominant carrier, and if not eliminated, will have an opposite effect to bringing stability and balance to trade routes. These three basic points are independent action within a service contract, confidentiality of such independent action and only ten days notice of independent action as a whole. We have found, mostly through the experience of our neighbours to the south, that independent action has already dramatically threatened the conference system in the United States. There have been several major bankruptcies, one of note being U.S. Lines, which existed in our trade routes.

We find that a ten-day reaction time to independent action is clearly not enough for us to deal with some of the major moves caused by this line, which is not bankrupt, and a lot of moves we found were in desperation. We would urge that the provision for notification of independent action be changed from ten days to 30 days.

Perhaps the greatest concern to us is in the area surrounding service contracts. Service contracts, we believe, must be regulated by the conference itself. There is no place for independent action within service contracts. Nowhere else have I seen a law which, in effect, legislates the right of someone to sit down in good faith and sign a contract and moments later turn around and undercut those people he had contracted with. You will find that if that provision is allowed to remain, the largest and most dominant carriers will use that independent action within the service contract to confidentially, after signing in good faith a contract with certain key shippers, turn around and undercut that contract as soon as possible, which is, by this bill, only moments later. In that way that shipping line could tie up the four or five major shippers, users, of that trade route and effectively squeeze out competitors. That would allow a major shipper, who allows himself to be lured into this service contract undercutting, and committing all of the freight to the dominant carrier, the lowest price into that area, and would, consequently, allow him to undercut all of his competition in that area. Perhaps it will take one major shipper—perhaps in our route it will take three or four major shippers—but once those shippers are together with that shipping line, it would become almost impossible for any other shipping line to survive, as well as any competitors to those three or four major exporters to survive, and consequently you would have the catalyst which would allow one shipping line to later seize control and cause rates to rise to unrealistic levels, with cargo starting to escape from Canada. That danger to us is very real. We have seen it happen in other countries and on other trade routes where one carrier, because of spurious aggressive action, has become the only shipping line which, in the long term, means a great increase in rates, and a great reduction in service from Canadian ports in this case.

The fact that this bill has more teeth than its predecessor is something that the conferences recognize is coming. After all, we have seen this move into the south of the United States where there have been several disastrous effects. But we are not here simply to snipe at this bill for the sake of sniping; we feel that the three provisions we are contesting today will mean

[Traduction]

notre avis, déséquilibrent les lignes maritimes et le secteur, et qui auront pour l'effet d'entraîner la création d'un monopole par un seul transporteur dominant; si on ne corrige pas ces problèmes, on ne réussira pas à apporter la stabilité et l'équilibre aux routes commerciales. Ces trois problèmes fondamentaux sont la mesure distincte prise dans un contrat d'exclusivité limitée, le caractère confidentiel de cette mesure et un préavis de seulement dix jours avant la prise de cette mesure. Nous avons constaté que la mesure distincte menace déjà gravement la survie du régime des conférences aux États-Unis. On a assisté à plusieurs faillites importantes, dont celle des *U.S. Lines*, qui empruntaient nos routes commerciales.

Il nous apparaît évident qu'un préavis de dix jours pour réagir à une mesure distincte n'est pas suffisant. Nous recommandons qu'on porte le préavis à 30 jours.

La question qui nous préoccupe le plus est celle qui concerne les contrats d'exclusivité limitée. Nous estimons que ces derniers doivent être réglementés par la conférence elle-même. Ils ne devraient pas pouvoir renfermer une mesure distincte. Je n'ai jamais entendu parler d'une loi qui confère à un transporteur le droit de signer en toute bonne foi un contrat, puis, quelques minutes plus tard, d'offrir à un expéditeur un meilleur taux que celui qui a été négocié dans le contrat. Vous verrez que si on décide de conserver cette disposition, les transporteurs les plus importants et les plus dominants se serviront de cette mesure distincte, après avoir signé en toute bonne foi un contrat avec certains expéditeurs importants, pour leur offrir un meilleur taux le plus rapidement possible, c'est-à-dire, selon le projet de loi, quelques minutes plus tard. Ainsi, cette ligne maritime pourrait s'emparer des quatre ou cinq principaux expéditeurs ou utilisateurs de cette route commerciale et éliminer toute concurrence. À son tour, un important expéditeur se laissant attirer dans ce contrat d'exclusivité limitée pourrait confier le transport de toutes ses marchandises au transporteur dominant au prix le plus bas, défiant ainsi toute concurrence. Peut-être faudra-t-il attirer trois ou quatre principaux expéditeurs, mais une fois qu'ils seront de connivence avec la ligne maritime, il sera pratiquement impossible pour toute autre ligne, et tout autre concurrent de ces exportateurs, de survivre; une seule ligne maritime pourrait alors prendre le contrôle du transport et faire augmenter les taux à des niveaux irréalistes, si bien que les marchandises ne passeraient plus par le Canada. Pour nous, ce danger est très réel. Nous en avons été témoins dans d'autres pays et sur d'autres routes commerciales, où un transporteur, ayant agi avec ruse est devenu la seule ligne maritime, ce qui signifie qu'à longue échéance les taux augmenteront considérablement et les services à partir des ports canadiens seront radicalement réduits.

Les conférences s'inquiètent du fait que ce projet de loi est plus rigoureux que son prédécesseur. Après tout, nous avons été témoins de cette mesure dans le sud des États-Unis, où les effets ont été désastreux, mais nous ne sommes pas ici pour critiquer ce projet de loi simplement pour le plaisir; selon nous, les trois dispositions que nous contestons aujourd'hui entraînent

[Text]

the end of conferences, and that would probably be worse than just banning conferences.

That would be a clean sweep. Here you have a slow process under which three or four key corporations in an area will seize control, squeezing out competition which at the same time creating a monopolistic carrier. History has shown that you will only go from there to higher rates, less service and less use of Canadian ports. Rather than going into the problems that independent action as a whole has created, we have decided to highlight the three essential points on the survival of the conference system and ensuring in future those benefits that the conference provides.

I would like to make one last point before fielding any questions, which is that conferences have a lot of competition. In our area there are many alternatives—not members of conferences—to keep rates down. We feel that once you are in a conference, once you have made the commitment, and once you have signed a contract in good faith, confidential independent action within that service contract will only serve to destruct. However, at the same time, outside of the area of service contracts, if a line is to take independent action within the conference, we feel that it has been proven in the United States that ten days is not enough time for a reaction. Since shippers, and both importers and exporters, have thirty days notification of any changes in rates. We feel that it is not out of the ordinary or ambitious to ask that the notification period for independent action be changed from ten to thirty days. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Sir.

Senator Macdonald (Cape Breton): You stated that:

The Inter-American Freight Conference is composed of member carrier lines who plied the trade routes between Canada and South America. The conference is divided into four sections, of which two (Sections A & D) are making this submission.

What are the other two that are not making this submission with you?

Mr. Gainsbury: The other sections are northbound sections that deal with importing.

Senator Macdonald (Cape Breton): In other words, they are not as affected by the bill as you people would be.

Mr. Gainsbury: That's right.

Senator Macdonald (Cape Breton): From what I gather in your remarks, you are afraid that if the bill is passed as is, a larger carrier could dominate the conference and perhaps one or two would put the others out of business by lowering the rates. And once they had them out of business they would put up their rates and go their own way. Is that your belief?

Mr. Gainsbury: Yes, sir, and it has precedent; we have seen it before. Perhaps 70 per cent of our trade is from Canada to four or five customers in these areas. If one line was able to come into the conference, sign a service contract at a specific rate and get to those four or five major shippers right after

[Traduction]

ront la fin des conférences, ce qui est probablement pire que leur interdiction.

On ferait table rase. En effet, trois ou quatre sociétés importantes finiraient par saisir le contrôle et éliminer la concurrence, tout en créant un monopole. L'expérience a montré que les taux seraient plus élevés, les services moins nombreux et qu'on utiliserait moins les ports canadiens. Plutôt que de parler des problèmes que la mesure distincte a créés, nous avons décidé de souligner ces trois points essentiels pour la survie du régime des conférences et pour tirer profit des avantages de la conférence.

Je voudrais faire une dernière remarque avant de répondre aux questions: les conférences font face à beaucoup de concurrence. Dans notre secteur, il y a nombre de solutions de rechange—non pas les membres de conférences—pour maintenir les taux à un niveau peu élevé. Nous estimons qu'une fois qu'on fait partie d'une conférence, qu'on s'est engagé à signer un contrat d'exclusivité limitée en toute bonne foi, la mesure distincte confidentielle prise dans le cadre de ce contrat ne servira qu'à détruire le régime. Mais en même temps, si une ligne maritime prend une mesure distincte au sein de la conférence et en dehors des contrats d'exclusivité limitée, nous estimons que nous n'avons pas assez de dix jours, comme on l'a démontré aux États-Unis, pour réagir. Comme les expéditeurs, de même que les importateurs et les exportateurs, sont avisés 30 jours à l'avance de changements dans les taux, nous estimons qu'il n'est pas exceptionnel ou exagéré de demander que le préavis donné avant de prendre une mesure distincte soit porté à 30 jours. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous avez dit que:

La *Inter-American Freight Conference* se compose de lignes de transport qui font la navette entre le Canada et l'Amérique du Sud. La conférence se divise en quatre sections, dont deux (les sections A & D) présentent cet exposé.

Quelles sont les deux autres qui ne présentent pas cet exposé avec vous?

M. Gainsbury: Ce sont les sections qui desservent le Nord et qui s'occupent des importations.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): En d'autres termes, le projet de loi ne les touche pas autant que vous.

M. Gainsbury: C'est exact.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Si je comprends bien, vous craignez que, si le projet de loi est adopté, un transporteur plus important ne domine la conférence et qu'un ou deux transporteurs n'accablent les autres à la faillite en baissant les taux après quoi, ils les augmenteraient. Est-ce ce que vous croyez?

M. Gainsbury: Oui, monsieur, et cela s'est déjà produit. Environ 70 p. 100 de nos marchandises sont acheminées vers quatre ou cinq clients de ces pays. Si une ligne maritime pouvait se joindre à la conférence, signer un contrat d'exclusivité limitée à un taux précis et s'entendre immédiatement après

[Text]

that, and under cut that rate—even though it might be a losing rate—he would ensure that the others would have to disappear. At that point the other customers who make up the balance of the trade, the 30 per cent of the trade not covered, would have to pay for the losses that this line is taking on the four or five major shippers. In due course that shipping line would be the only survivor and rates would go up and service would go down, which could also create a significant loss of cargo for Canadian ports.

Senator Macdonald (Cape Breton): Your idea is that if the bill is passed, ten days is not sufficient time to be notified; you want that to be 30 days.

Mr. Gainsbury: To react, yes. Well, there are two independent actions that we are discussing, sir. The first one is that we have a set tariff. When a line decides that it can afford to pass on savings and would like to quote a lower rate, it is allowed to take independent action from the other members of the conference and quote the lower rate. Bill C-21 provides 10 days reaction time to this which, clearly in our opinion, has been proven not to be quite enough. We would like to have 30 days in order to react to one member starting to throw his weight around. In addition, we give 30 days notice of any rate increases, so we feel justified.

Senator Macdonald (Cape Breton): One balances out the other.

Mr. Gainsbury: —in asking, when a member line wants to take independent action, that we have 30 days instead of 10 days.

The other area of independent action which we were discussing was within the service contract. We feel that when a conference in the conference line sits down and signs a contract, then that should be binding on both parties, as are all other contracts I have heard of.

Senator Macdonald (Cape Breton): Could I interrupt at this point? When you sign such a document, is it for any definite period of time?

Mr. Gainsbury: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): For a year, or two years?

Mr. Gainsbury: Yes. Our history of service contracts is that it would always be for a specific time. When, in our case, five lines sit together negotiating with an entity which has the mandate to commit cargo and we quote him a rate of, say, \$100 per time as being fair and equitable and he accepts it, we feel that that is a service contract which, once signed by all five lines, should be binding on all five lines. Here there is a provision for one, the most scurrilous and aggressive of the lines, to walk out the door and say, "Now give me 90 and give me all of it." It is confidential, because there is no need for him to report that he has done that to his fellow members; as well, there is no need for the exporter to turn around and disclose that he has a competitive edge against all of the other exporters of this commodity. There is a shipper tying up a market and a shipping line tying up a market—and in many instances there are

[Traduction]

avec ces quatre ou cinq importants expéditeurs pour leur offrir un taux moins élevé, même au risque d'être perdante, elle s'assurerait que les autres disparaissent. À ce moment-là, les autres clients qui composent le reste du secteur, les 30 p. 100 qui ne sont pas assurés, devraient payer pour la perte des marchandises que cette ligne reçoit des quatre ou cinq importants expéditeurs. À un moment donné, cette ligne serait la seule en existence, les taux augmenteraient et les services diminueraient, ce qui créerait également une perte importante de marchandises pour les ports canadiens.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Vous estimez qu'un préavis de dix jours n'est pas suffisant; vous voulez trente jours.

M. Gainsbury: Pour réagir, oui. En fait, nous discutons de deux mesures distinctes. La première, c'est que nous avons un tarif fixe. Lorsqu'une ligne maritime estime qu'elle peut se permettre de ne pas réaliser des économies et qu'elle désire demander un taux moins élevé, elle peut prendre une mesure distincte à cet égard sans consulter les autres membres de la conférence. Le projet de C-21 prévoit un préavis de 10 jours, ce qui, selon nous, n'est pas suffisant. Nous voudrions disposer de 30 jours afin de pouvoir réagir face à un membre qui commence à se servir de son pouvoir. En outre, comme nous donnons 30 jours d'avis de toute augmentation des taux, nous estimons avoir raison.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): L'un et l'autre s'équilibrent.

M. Gainsbury: . . . de demander que, lorsqu'une ligne membre de la conférence désire prendre une mesure distincte, nous ayons 30 jours de préavis au lieu de 10.

L'autre mesure distincte dont nous discutons a trait aux contrats d'exclusivité limitée. Nous estimons que lorsqu'une conférence signe un contrat, ce dernier devrait lier les deux parties, comme c'est le cas pour tous les autres contrats dont j'ai entendu parler.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Pourrais-je vous interrompre? Ce document a-t-il une durée définie?

M. Gainsbury: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): D'un an ou deux?

M. Gainsbury: Oui. Nos contrats d'exclusivité limitée sont toujours d'une durée précise. Dans notre cas, quand cinq lignes maritimes négocient avec quelqu'un qui a le mandat de faire transporter des marchandises et que nous lui disons qu'un taux de 100 \$ la tonne semble juste et équitable, et qu'il l'accepte, nous estimons que c'est un contrat d'exclusivité limitée qui, une fois signé par les cinq lignes, devrait lier toutes ces dernières. Cependant, en raison d'une disposition du projet de loi, la plus rusée et agressive des lignes peut dire à l'expéditeur: «Donnez-moi 90 \$ la tonne et toutes vos marchandises.» C'est un contrat confidentiel, parce qu'elle n'a pas besoin de signaler son geste aux autres membres; en outre, l'exportateur n'a pas besoin de dévoiler qu'il a un avantage concurrentiel sur tous les autres exportateurs du même produit. On a donc un expéditeur et une ligne maritime qui s'emparent d'un marché; dans bien

[Text]

four or five dominant shippers. If one aggressive line can tie those four or five up, he will control the trade. He will have the smaller shippers paying for his maneuvers, because the only way to secure space would be on his vessel, and he is being a loss leader in order to eliminate his competition.

that is allowed to continue, conferences will fall apart; there will be one line left. We are urging that independent action within a service contract simply should not be allowed and that once a contract is signed in good faith, as all other contracts that we have heard of, it should be binding on both parties for the duration of the contract.

Senator Macdonald (Cape Breton): And there is no provision for any redress in the contract itself?

Mr. Gainsbury: I suppose in the service contract a lot of smart shippers will put a clause in which states that if certain costs go down the rate would be adjusted downwards. The form and the substance of the contract is up to, a knowledgeable shipper who is committing—

Senator Macdonald (Cape Breton): No, that is not what I had in mind. For example, one of the shippers signed a contract in good faith for two years. The next week he wants out, so he undercuts the other fellow. There is nothing in the contract itself to enable one to go after him to get redress. Do you see my point? Normally, in a breach of contract you can—

Mr. Gainsbury: In this case we are not allowed to ask for a monopoly of cargo. What we are in essence promising is a reduction of rate if you will provide so much cargo over a period of time.

Senator Macdonald (Cape Breton): I see what you mean.

Mr. Gainsbury: I do not believe that it precludes him from deciding that he does not like it anymore.

The Chairman: I understand that you are opposed to independent action; but I do not understand your point that you will be ready to accept independent action if the notice requirement of 10 days is amended to 30 days. That will give you some time to react, but there will still be independent action. I do not understand why you would be ready to accept independent action provided you are given 30 days' notice.

Mr. Gainsbury: Independent action means the right of one shipper to change his mind and quote a different rate. We are discussing two separate areas. One involves a normal tariff on a conference where it is a published tariff just as Air Canada would have rates to various destinations. We accept that there will be independent action on that general tariff and there is a provision that notice be given to other members if one of the lines is to be able to cut the rates or take independent action on that area. We tend to accept that as a fact of life.

Now we are saying that 30 days would be a much more prudent reaction time once this independent action is taken. We are cautioning that independent action has no place whatsoever within a service contract, that is, where you have entered

[Traduction]

des cas, il y a quatre ou cinq expéditeurs qui dominent. Si une ligne agressive peut s'emparer de ces quatre ou cinq expéditeurs, elle contrôlera le marché. Les expéditeurs moins importants paieront pour ses manœuvres, parce que la seule façon d'obtenir de la place est d'utiliser son navire, et elle travaille à perte pour supprimer la concurrence.

À cet égard, le fait est que si l'on continue de tolérer cette situation, les conférences disparaîtront; une seule ligne demeurera. Nous nous opposons fermement à la prise d'une mesure distincte dans le cadre d'un contrat d'exclusivité limitée. Une fois qu'un contrat est signé en toute bonne foi, comme tout autre contrat, il devrait lier les deux parties pendant toute sa durée.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Et le contrat ne prévoit aucune disposition de réparation?

M. Gainsbury: Je présume qu'une foule d'expéditeurs habiles inséreront dans le contrat d'exclusivité limitée une disposition indiquant si certains coûts baissent, le taux sera rajusté à la baisse. La forme et le fond du contrat dépendront d'un expéditeur expérimenté qui confie—

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Non; ce n'est pas ce que je voulais dire. Par exemple, un des expéditeurs a signé un contrat en toute bonne foi pour deux ans. La semaine suivante, il désire le rompre; il offre alors un meilleur prix que l'autre. Rien dans le contrat ne permet à quelqu'un de le poursuivre pour obtenir réparation. Comprenez-vous ce que je veux dire? Habituellement, en cas de rupture de contrat, on peut—

M. Gainsbury: Dans ce cas, nous ne sommes pas autorisés à demander le monopole du transport des marchandises. Nous promettons de réduire le taux si l'expéditeur nous fournit une quantité donnée de marchandises au cours d'une certaine période.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vois ce que vous voulez dire.

M. Gainsbury: Cela ne l'empêche pas de décider de rompre le contrat.

Le président: Je comprends que vous vous opposiez à la mesure distincte, mais je ne comprends pas que vous soyez prêts à l'accepter si le préavis de 10 jours est porté à 30 jours. Cela vous donnera du temps pour réagir, mais la mesure distincte sera toujours prise. Je ne comprends pas pourquoi vous seriez prêts à l'accepter à condition d'avoir un préavis de 30 jours.

M. Gainsbury: La mesure distincte signifie qu'un expéditeur a le droit de changer d'idée et de proposer un taux différent. Nous parlons de deux questions différentes. L'une porte sur un tarif habituel publié, tout comme Air Canada a des tarifs pour diverses destinations. Nous acceptons qu'on prenne une mesure distincte sur ce tarif général et qu'on donne un avis aux autres membres si une des lignes maritimes peut réduire le taux ou prendre une mesure distincte à ce chapitre. Nous l'acceptons.

Nous disons cependant qu'avec 30 jours nous aurions plus de temps pour réagir une fois que cette mesure distincte a été prise. Une mesure distincte n'a pas sa place dans un contrat d'exclusivité limitée, c'est-à-dire lorsqu'on conclut un contrat

[Text]

into a contract with a conference to have your goods carried for a year at a certain rate—and we use the example of \$100 a tonne. We do not feel that once a contract is signed between the shipper and the conference, one line can, confidentially—behind everyone else's back—break that signed contract. This, we feel, would create a monopoly.

In the case of the notification period, we are saying that there may be a shipper who feels that he can profitably carry a cargo at, say, \$100 a tonne as opposed to \$120 a tonne. He will then send notification to the conference that he will be charging \$100 a tonne and we are asking for 30 days' notification.

In the other area, where the shipper goes to the conference and says "I would like to negotiate a rate on the basis of 50,000 tonnes of this commodity a year and I want to pay \$100 a tonne," conference sits down and contracts with that individual. In that instance we feel that contract should be binding and that no line should be able to turn around and offer, in confidence, to undercut that contracted-for rate.

The Chairman: If you are against independent action, how does prolonging the notice from 10 days to 30 days change the situation at all? It does not eliminate the problem you are suggesting would occur.

Mr. Gainsbury: We can see where conferences are shaken by independent action as a whole, but we have also seen conferences survive independent action in the United States. We are talking about independent action in other than a contract area, that is, just independent action to lower prices.

Although we feel it weakens the conference, and threatens some of the benefits the conference permits, we take the position that it is going to stay in this bill. We are now trying to live with it. We feel we can live with independent action in other than a service contract area if we can have 30 days' notice of one carrier's intent.

Where we are fighting for independent action to be totally banned is in the area of a signed service contract. We feel there is no place for it, especially since this law indicates that independent action on a service contract can be done in confidence. It would take a considerable amount of time for you to find out that you do not have any of a particular shipper's cargo that is contracted for in writing because one of your so-called associates has gone behind your back and tried to eliminate you from the service.

Senator Macdonald (Cape Breton): I can see your point.

The Chairman: Any further questions?

Senator Macdonald (Cape Breton): No. It was a very good presentation.

The Chairman: Do you have anything to add?

Mr. Gainsbury: As a closing remark, I would thank the committee for allowing me to speak. I hope we have been clear on the independent action question. We feel that, in one shape or form, it will exist and we are merely asking for 30 days' notification.

Where we are very strongly cautioning the committee is in the area of service contracts. Independent, confidential action

[Traduction]

avec une conférence pour qu'elle transporte des marchandises pendant un an à un taux précis, par exemple à 100 \$ la tonne. Nous estimons qu'une fois qu'un contrat a été signé entre l'expéditeur et la conférence, une ligne ne peut pas confidentiellement—à l'insu de tous—briser ce contrat. Cela créerait un monopole.

Pour ce qui est de la période d'avis, nous disons qu'un expéditeur peut juger pouvoir transporter des marchandises de façon profitable à 100 \$ la tonne plutôt qu'à 120 \$. Il avisera donc la conférence qu'il imposera 100 \$ la tonne et nous demandons 30 jours d'avis.

Par ailleurs, lorsque l'expéditeur déclare à la conférence qu'il voudrait négocier un taux pour 50 000 tonnes par année et payer 100 \$ la tonne, la conférence conclut un contrat avec cet expéditeur. Dans ce cas, nous estimons que le contrat devrait lier les deux parties et qu'aucune ligne maritime ne devrait pouvoir offrir, confidentiellement, un taux moins élevé que celui qui a été fixé dans le contrat.

Le président: Si vous vous opposez à la mesure distincte, comment la prolongation de l'avis de 10 à 30 jours change-t-elle la situation? Elle ne supprime pas le problème que vous envisagez.

M. Gainsbury: Nous savons que des conférences peuvent être ébranlées par une mesure distincte, mais nous avons également vu des conférences survivre à une mesure distincte aux États-Unis. Nous parlons d'une mesure distincte prise ailleurs que dans un contrat, c'est-à-dire pour baisser les prix.

Bien que nous estimons que la conférence en sera affaiblie et que les avantages qu'elle offre en seront menacés, nous prévoyons que cette disposition restera incluse dans le projet de loi. Nous tentons maintenant de nous en accommoder. Nous pensons pouvoir accepter qu'une mesure distincte soit prise ailleurs que dans un contrat d'exclusivité limitée si nous pouvons avoir un préavis de 30 jours de l'intention d'un transporteur.

C'est dans un contrat d'exclusivité limitée signé que nous lutons pour l'interdiction complète de la mesure distincte. Nous estimons qu'il n'y a pas de place pour cette dernière, surtout puisque ce projet de loi indique que dans un contrat d'exclusivité limitée une mesure distincte peut être prise confidentiellement. Il faudrait beaucoup de temps à un transporteur pour découvrir qu'il ne peut obtenir les marchandises qu'il a conclu de transporter par contrat, parce qu'un prétendu associé a tenté à son insu de le rayer du service.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je vous comprends.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Non, c'était un très bon exposé.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Gainsbury: Pour terminer, je voudrais remercier le Comité de m'avoir invité à prendre la parole. J'espère que nous vous avons exposé clairement la question de la mesure distincte. Nous avons l'impression qu'elle continuera d'exister et nous demandons simplement un avis de 30 jours.

Nous mettons le Comité en garde contre les contrats d'exclusivité limitée. Dans un contrat d'exclusivité limitée, une

[Text]

on a service contract will create dominant monopolistic carriers which will undermine all the benefits that the conference provides, including regularity, stability, choice and direct calls at Canadian ports.

The Chairman: Thank you very much.

The committee adjourned.

[Traduction]

mesure distincte, confidentielle, aura pour effet de créer un monopole de transporteurs dominants qui saperont tous les avantages offerts par la conférence, dont la régularité, la stabilité, le choix et les appels directs aux ports canadiens.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Le Comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS—TÉMOIN

From the Inter-American Freight Conference:
Mr. Phil Gainsbury.

De «Inter-American Freight Conference»:
M. Phil Gainsbury.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 9, 1987

Le mardi 9 juin 1987

Issue No. 11

Seventh Proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

Fascicule n° 11

Septième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*MacEachen
Bell	(or Frith)
Davey	Muir
Graham	*Murray (or Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald (<i>Cape Breton</i>)	Stollery
MacDonald (<i>Halifax</i>)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*MacEachen
Bell	(ou Frith)
Davey	Muir
Graham	*Murray (ou Doody)
Langlois	Spivak
Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Stollery
MacDonald (<i>Halifax</i>)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Thursday, October 30, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by
the Honourable Senator Flynn, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and
Communications be authorized to examine the subject-
matter of the Bill C-3, An Act to amend the Radio Act, in
advance of the said Bill coming before the Senate or any
matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 30 octobre
1986

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par
l'honorable sénateur Flynn, C.P.:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications soit autorisé à étudier la teneur du
Projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la radio, avant
que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question
s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 JUIN 1987
(16)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30 sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), et Turner. (6)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du «Consultative Shipping Group»:

M. G. Russel Sunderland, président et directeur des politiques maritimes, ministère des Transports du Royaume-Uni;

M. D. L. McMillan, premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.);

M. M. A. De Ruiters, directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas.

De «Montreal Shipping Inc.»:

M. James L. Thom, président.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986 poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Sunderland fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

M. Thom fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 10 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY JUNE 9, 1987
(16)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), and Turner. (6)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Consultative Shipping Group:

Mr. G. Russel Sunderland, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation;

Mr. D. L. McMillan, First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington (D.C.);

Mr. M. A. De Ruiters, Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Minister of Transport.

From Montreal Shipping Inc.:

Mr. James L. Thom, President.

Pursuant to its Order of Reference dated November 27, 1986, the Committee resumed its consideration of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Mr. Sunderland made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Thom made a statement and answered questions.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—That the meeting be adjourned.

The question being put on the motion, it was—Resolved in the affirmative.

At 10:50 o'clock a.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 9, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine the subject matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have the pleasure and honour to have with us this morning Mr. G. Russel Sunderland, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K., Department of Transportation; Mr. D. L. McMillan, First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington, D.C.; and Mr. M. A. De Ruiter, Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Ministry of Transport.

Mr. Sunderland, would you commence, please.

Mr. G. Russel Sunderland, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K. Department of Transportation, Consultative Shipping Group: Thank you very much. I am here in the capacity of Chairman of what is known as the Consultative Shipping Group. Perhaps I had better explain what that is.

There are 13 countries who have, together, for the last 25 years or so, kept very closely in touch with each other in the development of their own shipping policies and their reactions to shipping policies in other countries. Our own policies are based on a minimum of governmental regulation and on the preservation of free competition in ocean shipping.

We originally got together in order to co-ordinate our representations to the United States. The recent convergence of policies between the United States and Canada has induced us to turn our attention to the development of Canada's own shipping policies. We do, of course, have regular contact with Transport Canada, but the issues raised in Bill C-21 seem to us important enough to justify our coming over here today and we are very grateful to you for this opportunity to put forward our views.

In a letter which we wrote on December 19 to you, Mr. Chairman, we identified four topics of concern. If I can take these in reverse order, I can deal very quickly with three of them.

The sunset clause, we are glad to hear, is now likely to be amended so as to provide simply for a review of the legislation.

On exclusive loyalty contracts, that is clause 4(1)(b), it is our understanding that this provision will not prevent conferences from offering 100 per cent loyalty contracts but that there would be no question of compulsion. This situation is, in fact, very close to the provision we have now got in an EEC competition regulation agreed last December about which we can speak further if you are interested. We have no problem there.

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 9 juin 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour examiner la teneur du projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le sénateur Léopold Langois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le plaisir et l'honneur de recevoir ce matin MM. G. Russel Sunderland, président et directeur des politiques maritimes, ministère des Transports du Royaume-Uni, D.L. McMillan, premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.), et M. A. De Ruiter, directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas.

M. Sunderland, voudriez-vous commencer, s'il-vous-plaît.

M. G. Russel Sunderland, président et directeur des politiques maritimes ministère des Transports du Royaume-Uni, Consultative Shipping Group: Je vous remercie beaucoup. Je comparais aujourd'hui à titre de président du Consultative Shipping Group. Peut-être devrais-je vous expliquer ce en quoi il consiste.

Ces 25 dernières années, 13 pays ont maintenu entre eux des liens très étroits dans l'élaboration de leurs politiques maritimes respectives et dans leur attitude face à celles d'autres pays. Nos propres politiques sont fondées sur une réglementation gouvernementale minimale et sur la nécessité de préserver la libre concurrence dans le secteur du transport maritime.

Nous nous sommes réunis à l'origine pour nous opposer d'une façon coordonnée aux politiques des États-Unis. La convergence qu'ont récemment prises les politiques américaines et canadiennes nous a incité à nous intéresser aux politiques du transport maritime proprement canadiennes. Bien entendu, nous entretenons des rapports suivis avec Transports Canada, mais les problèmes que soulève le projet de loi C-21 nous semblent suffisamment importants pour justifier notre comparution aujourd'hui et c'est pourquoi nous vous sommes reconnaissants de nous donner l'occasion de vous exprimer notre opinion.

Dans une lettre que nous vous avons adressée le 19 décembre, monsieur le président, nous avons identifié quatre sujets d'intérêt. Si vous me permettez de commencer par les derniers, je traiterai très rapidement de trois d'entre eux.

La disposition de temporarisation sera probablement, à notre grande joie, amendée de façon à prévoir simplement un examen de la loi.

En ce qui concerne les contrats d'exclusivité, prévus à l'alinéa 4(1)(b), il nous semble que cette disposition n'empêchera pas les conférences d'offrir des contrats d'exclusivité à 100 p. 100 mais elles ne seront aucunement obligées de procéder ainsi. En fait, cela ressemble de très près à la disposition d'un règlement de la CEE sur la concurrence dont il a été convenu en décembre dernier et au sujet de laquelle nous pourrions discuter davantage, si cela vous intéresse. Cela ne pose aucun problème.

[Text]

Turning now to service contracts under clause 4(1)(c), again our colleagues in Transport Canada, tell us that this provision has attracted a good deal of criticism and may not be amended so as to allow conferences to control the terms on which service contracts are offered. We sincerely hope this happens. We believe that the bill, as drafted, was seriously misconceived and could have badly damaged both shipper and shipping interests. I will not dwell any further on that in the light of what we have been told.

I would, however, like to say rather more about clause 4(3) which deals with mandatory independent rate action. This is a concept which was developed, as I am sure you will know, in the United States a few years ago when the parties interested in the changes to United States regulations sought a compromise to enable the 1984 Shipping Act to be passed into law. It is, essentially, an experiment and whether it has been a success in the three years in which it has been in force is, I think, very much an open question.

In the Consultative Shipping Group, we believe that, especially for the larger conferences, mandatory independent rate action has proved itself to be unmanageable at times and has contributed to substantial weakening of the conferences especially in the Pacific area.

We ask ourselves: What is the object of this provision? Is it to prevent undue domination of the trade by conferences? If so, it might have been a useful tool in the 1960s or in the early 1970s when conferences claimed, typically, 90 per cent of the line of traffic, but, today, in the heavily over-tonnaged markets and with container services having developed very rapidly in many third world countries in particular, 60 to 70 per cent is much nearer the norm and I believe that kind of percentage of the trade is typical of trades to and from Canada.

In our view, we now have a healthy balance between the conferences and independents and one that does not require further artificial manipulation through such devices as mandatory independent rate action.

As I said earlier, we believe that this has the potential, as demonstrated in the American trades, to weaken conferences to the detriment of those shippers who require long-term security of service which the independents will not, in general, guarantee.

Mr. Chairman, I should like to say a word about the philosophical base from which we in the Consultative Shipping Group operate. We are often identified with the interests of the established lines, the traditional maritime interests especially of western Europe but this is very far from the whole story. We have, as a group, fought very hard internationally for the right of independent lines of any nationality to compete with the conferences. This is demonstrated by the formal declaration which members of our group have made when acceding to the United Nations Liner Code Convention and it is fully embodied in the new EEC shipping regulations to which I referred earlier which have now been on the European statute book for just a few months.

[Traduction]

Quant aux contrats d'exclusivité limitée prévus à l'alinéa 4(1)(c), nos collègues de Transports Canada nous ont dit que cette disposition a attiré beaucoup de critiques et qu'elle ne peut être amendée de façon à permettre aux conférences de choisir les termes des contrats d'exclusivité limités. Nous l'espérons sincèrement. Nous estimons que le projet de loi, dans sa forme actuelle, contient de graves lacunes et pourrait sérieusement nuire aux expéditeurs aussi bien qu'aux entreprises de transport. Je ne discuterai pas davantage de cet aspect étant donné ce que l'on nous a dit.

Toutefois, j'aimerais discuter plus à fond du paragraphe 4(3) qui porte sur les mesures distinctes obligatoires. C'est un concept qui, comme vous le savez sûrement, a vu le jour aux États-Unis il y a quelques années, lorsque les parties désireuses de modifier les règlements américains ont accepté des compromis pour que la loi de 1984 sur le transport maritime entre en vigueur. Essentiellement, il ne s'agit encore que d'une expérience et l'on peut encore beaucoup s'interroger sur les résultats positifs de son application sur trois années.

Le Consultative Shipping Groups estime que, surtout pour les grandes conférences, les mesures distinctes obligatoires en matière de taux se sont révélées incontrôlables par moments et qu'elles ont contribué à affaiblir sensiblement les conférences de la région du Pacifique plus particulièrement.

Nous nous demandons donc quel est l'objet de cette disposition? Vise-t-elle à éviter une domination indue des conférences? S'il en était ainsi, ce mécanisme aurait pu être utile dans les années 60 ou au début des années 70 lorsque les conférences réclamaient 90 p. 100 de la circulation; mais, aujourd'hui, vu les tonnages excédentaires et l'expansion qu'ont mis les services de conteneurs dans beaucoup de pays du Tiers monde, plus particulièrement, la norme se situe plutôt autour de 60 ou 70 p. 100, et je pense que ce pourcentage est typique des mouvements vers le Canada et en partance du Canada.

Nous avons l'impression d'avoir maintenant instauré un équilibre sain entre les conférences et les indépendants, et toute manipulation artificielle, comme les mesures distinctes obligatoires en matière de taux, est inutile.

Comme je l'ai dit plus tôt, cette disposition risquerait, comme aux États-Unis, d'affaiblir les conférences et de nuire ainsi aux expéditeurs qui ont besoin d'une garantie de service à long terme, ce que les indépendants n'offrent pas, en règle générale.

Monsieur le président, j'aimerais dire un mot au sujet du principe philosophique sur lequel se fonde notre Consultative Shipping Group. On nous identifie souvent aux lignes établies, aux entreprises maritimes traditionnelles, de l'Europe de l'Ouest plus particulièrement, mais cela est loin de la vérité. En tant que groupe, nous avons déployé beaucoup d'efforts sur la scène internationale pour que les lignes indépendantes, de quelle que nationalité que ce soit, puissent rivaliser avec les conférences, comme en témoigne la déclaration officielle que les membres de notre groupe ont présentée au moment de souscrire à la convention des Nations-Unis en matière de compagnies maritimes, laquelle figure intégralement dans les nouveaux règlements de la CEE sur le transport maritime dont je

[Text]

Although we do have independent lines under our own flags, our motivation is much less the protection of their interests than a concern to keep shipping markets open for the benefit of world trade. I think it is appropriate that the CSG should be represented on this occasion by the United Kingdom and the Kingdom of the Netherlands, which share a particular common interest in keeping world shipping lanes open. Thirty per cent of the gross national product of the United Kingdom and no less than 45 per cent of the Dutch GNP is devoted to international trade. With that sort of proportion, it is unthinkable that our countries should have policies which did not protect the interests, primarily, of our exporters and our importers. I can assure honourable senators that our shipping policies have their interests very much at heart.

To conclude, we do not, of course, contest Canada's right to legislate as is proposed in this bill. We do hope that you will think very hard before going ahead with the proposals for mandatory independent rate action, and, if you do, that you will consider tempering its effect by requiring a much longer interval before the conferences have to integrate new rates into their tariff. That would enable the conference lines to consult and to decide whether they should all react to a competitive situation together. In that way, we would go some way towards the weakening of the conference system that I referred to and would help to ensure that all shippers get equal treatment.

One final word, if I may, Mr. Chairman, on quite a different topic from the four which we raised in our letter. We would urge you to consider writing into this law a provision requiring the government to consult with its trading partners in other countries in any case where it appeared that the application of your competition law was likely to result either in a conflict of jurisdiction or, what is more likely, in a conflict of policies. Shipping is a two-way business, and it is not inconceivable that while you are looking after your exporting interests, quite legitimately, you might so arrange matters that the exporting interests of other countries to Canada are adversely affected. In that event, we would hope that there could be consultation between the partners at either end of the trade to see what adjustments to the competition law might be necessary in order to restore a balance. Thank you.

Senator Macdonald (Cape Breton): Mr. Sunderland, could you briefly explain how the shipping regulations of the EEC differ from or compare with ours?

Mr. Sunderland: The EEC shipping package was quite a complex set of regulations, three of which I do not think I need to touch upon today. The fourth, however, is a competition regulation designed to describe the conditions under which conferences could operate in conformity with the competition provisions of the Treaty of Rome. Perhaps I could turn to Mr. De Ruiter for a brief explanation of this regulation.

[Traduction]

parlais plus tôt et qui figure maintenant dans les statuts européens depuis à peine quelques mois.

Bien que certains indépendants naviguent sous le pavillon de nos pays membres, nous cherchons moins à protéger leurs intérêts qu'à laisser accessibles les marchés du transport maritime dans l'intérêt du commerce international. Je crois qu'il est juste que le CSG soit représenté ici par le Royaume-Uni et le Royaume des Pays-Bas, tous deux ayant intérêt à ce que les voies de transport maritime demeurent ouvertes. Trente pour cent du produit national brut du Royaume-Uni et pas moins de 45 p. 100 du produit national brut hollandais est affecté au commerce international. Avec des proportions pareilles, il est impensable que nos pays appliquent des politiques qui ne protègent pas les intérêts de leurs exportateurs et de leurs importeurs. Soyez assurés, honorables sénateurs, que nos politiques en matière de transport maritime tiennent beaucoup compte de leurs intérêts.

Pour conclure, j'ajouterais que nous ne contestons certainement pas le droit du Canada de légiférer, comme le propose ce projet de loi. Nous espérons que vous réfléchirez beaucoup avant d'adopter les propositions relatives aux mesures distinctes obligatoires en matière de taux et, le cas échéant, que vous envisagerez d'en atténuer les effets en accordant aux conférences un meilleur délai pour intégrer les nouveaux taux à leur tarif. Cela permettra aux conférences de se consulter et de décider s'il y a lieu de réagir ensemble à une situation concurrentielle. De cette façon, nous réussirions à affaiblir quelque peu les conférences et à permettre à tous les expéditeurs d'être traités équitablement.

Un dernier commentaire, si vous me le permettez, monsieur le président, sur un sujet bien différent des quatre que nous avons soulevés dans notre lettre. Nous vous prions d'envisager la possibilité d'ajouter à ce projet de loi une disposition aux termes de laquelle le gouvernement canadien serait tenu de consulter ses partenaires commerciaux des autres pays chaque fois que l'application de sa loi sur la concurrence risque d'entraîner un conflit de compétences ou, ce qui est encore plus probable, un conflit entre politiques. Le transport maritime est affaire de réciprocité, et il n'est pas impossible que, pendant que vous cherchez à préserver vos intérêts en tant qu'exportateur, vous vous arrangiez pour que ceux des autres pays qui exportent leurs produits au Canada subissent des conséquences néfastes. Dans ce cas, nous espérons que les partenaires se consulteront pour voir quelles modifications doivent être apportées à la loi sur la concurrence pour rétablir l'équilibre. Je vous remercie.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Monsieur Sunderland, pourriez-vous nous expliquer brièvement comment les règlements de la CEE relatifs au transport maritime diffèrent des nôtres?

M. Sunderland: Les mesures de la CEE étaient un ensemble plutôt complexe de règlements, et je pense pouvoir éviter de discuter de trois d'entre-eux. Le quatrième, toutefois, est un règlement régissant la concurrence qui a été conçu dans l'intention d'exposer dans quelles conditions les conférences peuvent mener leurs activités d'une façon qui voit aux dispositions sur la concurrence prévues dans la traité de Rome. Peut-

[Text]

Mr. M. A. De Ruiter, Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Ministry of Transport: Very briefly, senator, the regulation on the competition which was adopted by the council in December tries to cope with the conference system within the normal anti-trust legislation of the community. It gives the possibility for a conference to continue to function, and I think this is something that we would like to stress here—it tries to make use of the stabilizing effect of a conference in a market, giving a reliable service to the shippers at a decent price, and, on the other hand, it tries to get away from a monopoly or other adverse tactics that a conference might, under certain circumstances, exercise.

As far as consultation is concerned, in Article IX of the regulation there explicitly is stated, and perhaps I will read this:

Under those circumstances where the application of this regulation to certain restrictive practices or clauses is liable to enter into conflict with the provisions laid down by law, regulation or administrative action of certain third countries which would compromise important community trading and shipping interests, the commission shall, at the earliest opportunity, undertake with the competent authority of the third country concerned, consultations.

This is the same idea behind the words expressed by Mr. Sunderland. We would very much like to see, from the Canadian side, the same attitude exercised in this respect. I think that it would take a long time to go into the details of the complete regulations, senator, but I hope that explanation is satisfactory. I would be glad to answer any other questions you may have.

Senator Macdonald (Cape Breton): I read here mandatory revisions which would serve the objective, and I understand that you would like the 10-day period to be extended. I think this committee has heard suggestions of anywhere from 10 to 90 days. Have you any view on that?

Mr. Sunderland: I do not really think it is for governments to try to be too precise on these things, although I can see that once you have decided to have a provision of this kind, you have to fix up a particular period. I would not, myself, have thought it necessary to go as far as 90 days, but somewhere between the two, I would think, would be a great improvement on this extremely short period of 10 days that you have at the moment.

Senator MacDonald (Halifax): You have suggested that the government consult with trading partners with respect to the application of any section of this legislation that would cause conflict. How would you do that? Secondly, you have made reference to an Article IX. That was Article IX of what?

Mr. De Ruiter: That was Article IX of the regulation of the European Economic Community on competition.

Senator MacDonald (Halifax): How would you enforce that suggestion?

[Traduction]

être pourrais-je demander à M. De Ruiter de nous expliquer brièvement ce dont il s'agit.

M. M. A. De Ruiter, directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas: En quelques mots, sénateur, le règlement sur la concurrence que le conseil a adopté en décembre tente de tenir compte du système des conférences dans le cadre des lois normales anti-trust de la CEE. Il donne à une conférence la possibilité de poursuivre ses activités, et je pense qu'il faut insister là-dessus, il vise à mettre à profit l'effet stabilisateur d'une conférence dans un marché en fournissant aux expéditeurs un service fiable à un prix raisonnable tout en réduisant le plus possible les risques de monopole ou de toute autre tactique négative à laquelle pourrait recourir une conférence dans certaines circonstances.

En ce qui concerne la consultation, elle est explicitement prévue à l'article IX du règlement; en voici un extrait:

Lorsque l'application du règlement à l'égard de certaines pratiques ou clauses restrictives est susceptible d'entrer en conflit avec les dispositions prévues par la loi, les règlements ou les mesures administratives d'une tierce partie en compromettant d'importantes activités commerciales et en nuisant aux compagnies de transport maritime, la commission entreprendra, le plus tôt possible, des consultations avec les autorités compétentes de la tierce partie intéressée.

C'est à cela que voulait en venir M. Sunderland. Nous aimerions beaucoup que le Canada adopte la même attitude à cet égard. Je crois qu'il serait très long d'expliquer à fond les règlements, sénateur, et j'espère que cette explication vous suffit. Je serais heureux de répondre à toute autre question que vous voudrez bien me poser.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je lis ici des révisions obligatoires qui serviraient cet objectif, et je crois avoir compris que vous aimeriez prolonger la période actuelle qui est de 10 jours. Je pense que certains témoins ont proposé de la prolonger de 10 à 90 jours. Avez-vous une opinion à cet égard?

M. Sunderland: Je ne crois pas que les gouvernements soient tenus d'être très précis à ces égards bien que je comprenne que, lorsque vous décidez d'instaurer une disposition de ce genre, il vous faut fixer une période donnée. Personnellement, je ne pensais pas qu'il soit nécessaire de la prolonger jusqu'à 90 jours mais un juste milieu me semblerait une grande amélioration par rapport à cette période extrêmement courte de 10 jours.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez proposé que le gouvernement consulte ses partenaires commerciaux à l'égard de l'application de tout article de ce projet de loi qui risquerait de créer des conflits. Comment vous y prendriez-vous? Deuxièmement, vous avez parlé d'un article IX; il s'agit de l'article IX de quel texte?

M. De Ruiter: De l'article IX du règlement de la Communauté économique européenne sur la concurrence.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Comment envisageriez-vous de mettre cette proposition en vigueur?

[Text]

Mr. Sunderland: Within the community, the situation would be that a member state would draw attention to representations which had been made to it by a foreign government and there would then be a formal application on the part of the commission to pick up the case and consult. In the reverse direction, I would have thought that it would be feasible to envisage a situation where, if the community had made representations to the Canadian government about a certain problem which had arisen in that trade as a result of a Canadian competition law, then it would simply be a matter of the Canadian government, in accordance with the general spirit governing our relations, to enter into meaningful consultations with us, or, indeed, with any other trading partner. It would really be no more than a formalization of an informal policy which we are happy that Transport Canada appears to have at the moment, but I think we would feel comforted by seeing something in the law which made it clear that these consultations had to be of substance and that this was not just a situation where one government could afford to take the view that, "Well, this is our trade and this is entirely a matter for us. You can have your own competition law." I think it is simply a matter of recognizing in the law that this is a two-way business and that we must learn to live together.

Senator MacDonald (Halifax): Have you had unhappy experiences in this regard?

Mr. Sunderland: Indeed we have, with the United States. That is why the Consultative Shipping Group exists. It took many, many years before the Americans were really prepared to sit down at the same table with us and talk about possible adjustments to their own laws in order to make life a little more tolerable for our own carriers. The situation now is greatly improved from what it was 10 or 20 years ago.

Senator MacDonald (Halifax): But you are suggesting that this might be helpful in your relationships with Canada.

Mr. Sunderland: I think that the situation under Bill C-21, particularly as we hear it is likely to be amended, is not likely to give rise to any great difficulty. But it is hard to see which way things will move, or indeed with what rigour a particular law will be enforced. I would see no harm and a good deal of advantage in expressing the principles of comity which I have been trying to describe. I cannot see any disadvantage from putting it into the law.

Senator MacDonald (Halifax): I do not want to draw the bolt too much, but, as an example, you may express your problem to an appropriate Canadian official, and if you do not receive the satisfaction that you feel you should have received, you point out a particular section that says that this thing "requires you to try to get along with me". You use the word "requirement" to consult, and I just do not understand the force of that, although I think it is a very pleasant suggestion.

Mr. Sunderland: There are, of course, different ways in which this same point could be made. I am not sufficiently familiar with the processes of your own legislation to know whether there are statements that can, as it were, be written into the legislative history which will have the same impact. That would certainly be the case in the United States, I know.

[Traduction]

M. Sunderland: Un État membre pourrait attirer l'attention des autres membres de la communauté aux oppositions qu'un gouvernement étranger aurait présentées et la commission demanderait ensuite officiellement de se charger de l'affaire et d'entreprendre des consultations. Si la situation était renversée et si la communauté avait exposé au gouvernement canadien un certain problème découlant de l'application de la loi canadienne sur la concurrence, il aurait suffi que le gouvernement canadien entreprenne des consultations significatives avec nous ou bien avec n'importe quel autre partenaire commercial, conformément à l'esprit général dans lequel se déroulent nos rapports. Ce ne serait rien de plus que l'officialisation d'une politique informelle que Transports Canada semble appliquer pour l'instant, à notre grand réconfort, mais je crois que nous serions rassurés si la loi stipulait explicitement que ces consultations doivent être substantielles pour éviter qu'un gouvernement ne déclare: «Eh bien, c'est notre commerce et c'est notre affaire. Vous avez votre propre loi sur la concurrence.» Je crois qu'il suffirait que la loi reconnaisse qu'il s'agit là d'une activité réciproque et que nous devons apprendre à vivre ensemble.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez vécu des expériences désagréables?

M. Sunderland: En effet, avec les États-Unis. C'est pourquoi le *Consultative Shipping Group* a été mis sur pied. Il a fallu de très nombreuses années aux Américains pour accepter de s'asseoir à la même table que nous et discuter d'amendements à leurs propres lois qui rendraient la vie de nos propres transporteurs un peu plus tolérable. La situation s'est beaucoup améliorée à comparer à ce qu'elle était il y a dix ou vingt ans.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous croyez que cela pourrait être utile dans vos rapports avec le Canada.

M. Sunderland: Je crois que la situation que crée le projet de loi C-21, et surtout les amendements qui seront probablement apportés, ne donnera probablement lieu à aucune grande difficulté. Il est toutefois difficile de savoir dans quel sens la situation évoluera ou même avec quelle rigueur une loi donnée sera appliquée. Je ne vois rien de mal et je vois même beaucoup d'avantages à respecter le principe de la courtoisie internationale que j'ai essayé de vous décrire. Je ne vois pas en quoi il serait nuisible de l'enchâsser dans la loi.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je ne veux pas trop m'étendre mais, par exemple, vous pourriez faire part de votre problème à un fonctionnaire canadien compétent et, si vous n'obtenez pas satisfaction, vous lui pourriez attirer son attention sur une disposition aux termes de laquelle il doit essayer de s'entendre avec vous. Vous parlez de la «nécessité» de consulter mais je ne comprends pas la puissance que cela véhicule, même si je trouve votre proposition très séduisante.

M. Sunderland: Bien entendu, on peut expliquer la situation de diverses façons. Je ne connais pas suffisamment bien votre façon de légiférer pour savoir s'il est possible de prévoir dans les textes des dispositions qui auraient le même effet. Je sais, par contre, qu'il en serait certainement ainsi aux États-Unis.

[Text]

Mr. De Ruiter: May I add one point in this respect? As Mr. Sunderland has said, article 9, to which I referred, and to which you were referring, is explicitly written in because of, for instance, the United States situation. Shipping is a two-sided activity: there is a trading partner on one side of the ocean and another one on the other, and what shippers or shipping companies are doing under their legislation might be in conflict with the legislation of someone else. If the legislation of someone else is changing, there may be, somewhere in between, on the ocean, a conflicting situation. It is working both ways, in Europe as well.

To avoid that, the commission would say "I forbid a shipping company or shipper from doing this or that by my legislation". Instead of that, they are obliged to reconcile themselves with the legislation of their trading partners, and to enter into a consultation procedure before they act on a legislative basis; and I think that in this respect it is to give legislative form to what is already a rather common practice between trading partners in many instances, but unfortunately not in all cases.

I do not think that you have to understand it in the way that we, from our side, would feel threatened by the Canadian legislation in this respect. But as we have inserted it in our legislation, in order to give legislative body to something which is really a matter of courtesy, I think it is a fair request for your authorities also.

Senator MacDonald (Halifax): Perhaps I can ask you for an opinion. Do you see in Bill C-21 a large American influence or similarity?

Mr. Sunderland: I think we do indeed see reflections of U.S. policy. The monetary independent rate action concept originates, as I said, in Washington. I do not think that we would ever have thought of it on our side of the Atlantic. The provisions on service contracts also seem to us perhaps to have been inspired by an excessive attention to the way in which service contracts have developed in recent years. We welcome service contracts. We think they are in many ways a more satisfactory way of arranging the relation between conferences and ship-owners than the loyalty contract, but there is room for both.

There are many features of this bill which seem to us to stem from U.S. experience. Let me hasten to add that it does not mean to say that we think it is a bad bill. We have a lot to learn from the way in which the Americans operate the open conference system. It is very different from the way in which we run things in Europe, but we are always willing to learn. I just think that the two proposals in particular, on independent rate action and service contracts, go too far in the direction of shifting the balance toward the independent lines.

Senator MacDonald (Halifax): It has been suggested to us that since the Americans are now in the review process—I do not know where they are on that. Can anyone advise me?

Mr. Sunderland: I will ask Mr. McMillan, from Washington, to give us an up-to-date picture.

[Traduction]

M. De Ruiter: Permettez-moi d'ajouter un commentaire à cet égard. Comme l'a dit M. Sunderland, l'article 9 auquel je vous ai renvoyé et auquel vous faisiez allusion, est formulé très explicitement à cause de la situation aux États-Unis. Le transport maritime est une activité à deux sens; il y a un partenaire de chaque côté de l'océan et les activités que des expéditeurs ou des entreprises d'expédition mènent en vertu de leurs propres lois pourraient entrer en conflit avec celles d'autres expéditeurs visés par d'autres lois. Si les lois que respecte un partenaire devaient changer, peut-être cela donnerait-il lieu à un conflit au milieu de l'océan. Cela va dans les deux sens, aussi bien en Europe qu'ailleurs.

Pour éviter cela, la Commission interdirait à un expéditeur de mener telle ou telle activité, en vertu de ses lois. Ces expéditeurs sont, au contraire, obligés de respecter les lois de leurs partenaires commerciaux qu'ils doivent consulter avant d'agir sur le plan législatif; je crois qu'il s'agit simplement de légaliser par une mesure législative une pratique à laquelle s'adonnent couramment beaucoup de partenaires commerciaux, mais pas tous malheureusement.

Ne croyez pas que nous nous sentirions menacés par la loi canadienne. Mais, comme nous l'avons enchaîné, afin de donner force de loi au principe de courtoisie, je pense qu'il est décent de vous demander la même chose.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Peut-être pourrais-je vous demander votre opinion. Voyez-vous dans le projet de loi C-21 une forte influence américaine ou une similitude avec la loi américaine?

M. Sunderland: Je crois qu'on peut effectivement y voir des traces de politiques américaine. Le concept des mesures distinctes concernant les taux a vu le jour à Washington, comme je l'ai dit plus tôt. Je doute que nous eussions penser nous-mêmes à cela. Les dispositions visant les contrats d'exclusivité limitée nous paraissent également avoir été inspirés surtout par l'évolution des contrats d'exclusivité limitée ces dernières années. Nous sommes ravis des contrats d'exclusivité limitée et nous estimons qu'ils permettent beaucoup mieux que les contrats d'exclusivité d'améliorer les relations entre conférences et armateurs, mais le marché permet les deux types de contrat.

Beaucoup d'aspects de ce projet de loi nous semblent découler de l'expérience américaine. Je me presse d'ajouter que nous ne le considérons pas comme mauvais pour autant. Nous avons beaucoup à apprendre de la façon dont les Américains gèrent leur système ouvert de conférences. C'est bien différent de ce qui se fait en Europe, mais nous sommes toujours disposés à apprendre. J'estime simplement que les deux propositions, sur les mesures distinctes et les contrats d'exclusivité limitée, accordent trop d'avantage aux indépendants.

Le sénateur MacDonald (Halifax): On nous adonné à entendre que les Américains en sont maintenant au stade de la révision; mais je n'en sais rien. Quelqu'un pourrait-il m'informer?

M. Sunderland: Je demanderais à M. McMillan, de Washington, de vous mettre à jour.

[Text]

Mr. D. L. McMillan, First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington, D.C., Consultative Shipping Group: The 1984 U.S. Shipping Act had a section, section 18, which required a five-year review. The current situation is that the U.S. Federal Maritime Commission is assembling evidence and facts and figures about the operation of the act and is trying as best it can to sort out how the act has affected the market and how the act has simply reflected what has been happening in the marketplace. They are in the process of collecting this information. They will publish a report in 1988 and there will then be established a presidential commission to consider it and to look at the future of U.S. shipping policy.

Senator MacDonald (Halifax): We have no indications of where they are going?

Mr. McMillan: I think the line which the administration certainly has been taking, and which the FMC has been taking, is that it is too early to form judgments on how the act has gone, and they have been resisting pressures from both sides, from both the users and providers of shipping services who want changes now. They are saying "No. Let us just wait and see how it goes. Let us give it five years and look at it again in 1988".

Senator MacDonald (Halifax): I think we got the impression that there were some recommendations that were imminent, and that we should cool this thing until such time as a decision was made. Obviously I would take advantage of whatever experience they have had. However, I am not going to pursue that line.

Senator Graham: On the heels of what Senator MacDonald was talking about, we did have an indication a couple of weeks ago, when Mr. Matheson was here as a witness, that the review in the United States would be completed almost imminently. Indeed, I believe he said at that time that it would be within the next two or three weeks. He suggested not that we should suspend committee hearings, but that we should wait until any new recommendations were made in the United States, until they were passed, before we proceeded further with respect to legislation. Would you have any comment on that?

Mr. McMillan: I think that what Mr. Matheson may have been referring to is the fact that the FMC has been looking at the detailed regulation of service contracts. It is really rather a limited area. One of the difficulties has been is that, in the Pacific in particular, the conferences voluntarily, for various reasons—because it was a very volatile trade at the time—decided not to implement control over service contracts offered by individual lines members of the conferences. The effect was pretty disastrous, both for users and providers, in as much as the conference aim of providing market stability was to a large extent undermined. What the FMC has been looking at is to see whether or not they should insist that conferences take a measure of control over the way service contracts are run. That particular minor investigation should be known quite soon. I do not think that it will be known in a matter of weeks, but certainly quite soon. So to the extent that this event reflects upon one provision in the bill in Canada there is a "read-across".

[Traduction]

M. D. L. McMillan, premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.), Consultative Shipping Group: L'article 18 de la Loi américaine de 1984 sur le transport maritime prévoit un examen tous les cinq ans. À l'heure actuelle, la Federal Maritime Commission rassemble des témoignages, des faits et des chiffres sur l'application de la loi et fait son possible pour déterminer comment la loi a touché le marché et comment elle a reflété la réalité. Elle procède actuellement à la compilation de ses données. Elle publiera un rapport en 1988 et une commission présidentielle sera ensuite établie pour étudier le rapport et l'avenir de la politique américaine sur le transport maritime.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous n'avons aucune idée de la voie dans laquelle ils se dirigent?

M. McMillan: Je crois que le gouvernement et la Commission estiment qu'il est encore trop tôt pour juger des résultats de la loi et ils ont résisté aux pressions exercées des deux côtés, c'est-à-dire par les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport qui réclament des modifications immédiates. Les autorités refusent préférer attendre et laisser les choses évoluer d'elles-mêmes. En 1988, à la fin de la période de cinq ans, elles réexamineront la situation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous avons eu l'impression que certaines recommandations étaient imminentes et que nous devions ralentir jusqu'à ce qu'une décision soit prise. Manifestement, nous tirerons profit de l'expérience américaine quelle qu'elle soit. Toutefois, je n'insisterai pas là-dessus.

Le sénateur Graham: Pour faire suite au sénateur MacDonald, je vous dirais que lorsque M. Matheson a comparu ici, il y a quelques semaines, nous avons eu l'impression que la révision était imminente aux États-Unis. Effectivement, je crois qu'il a dit à ce moment qu'elle devait avoir lieu dans les deux ou trois prochaines semaines. Au lieu de nous recommander de suspendre nos audiences, il a estimé que nous devions attendre jusqu'à ce que d'autres recommandations soient proposées et adoptées aux États-Unis pour poursuivre l'étude de notre projet de loi. Auriez-vous un commentaire à faire à ce propos?

M. McMillan: Peut-être M. Matheson a-t-il fait allusion au fait que la Federal Maritime Commission examinait dans le détail les règlements régissant les contrats d'exclusivité limitée. C'est un domaine plutôt restreint. L'une des difficultés réside dans le fait que, dans la région du Pacifique en particulier, les conférences ont, de leur propre gré et pour diverses raisons—vu leur instabilité à l'époque—décidé de ne pas contrôler les contrats d'exclusivité limitée offerts par les différents membres des conférences. Les conséquences en ont été assez désastreuses, tant pour les utilisateurs que pour les fournisseurs, puisque les efforts déployés par la conférence en vue de stabiliser le marché ont été gravement compromis. La FMC cherchait à savoir si elle devait insister pour que les conférences surveillent la façon dont les contrats d'exclusivité limitée étaient respectés. Les résultats de cette petite enquête seront bientôt connus, peut-être avant quelques semaines, mais bientôt, sans aucun doute. Ainsi, dans la mesure où cette enquête aura une inci-

[Text]

Senator Graham: The Canadian Manufacturers' Association has appeared before this committee. They made a recommendation with respect to notice of inquiries, which is clause 9(1). The legislation proposes that 30 days notice be given for rate increases. The CMA recommended that the rate of increase be no less than 90 days. What is the feeling of the countries with which you are associated in that regard?

Mr. Sunderland: I think we would find 90 days excessively long in the circumstances in which we find world shipping today. It is not that we have the huge rates of inflation we used to see, but that rates are still very volatile in heavily over-tonnaged trade. At the moment the shipper is in general getting very good value, and there are significant numbers of conferences where we are satisfied that the lines in general are not being properly remunerated. If the opportunity occurs for lines to restore rates then we believe that they should be entitled to do so within the kind of period that has been suggested here. I can appreciate the interest of shippers in having the maximum amount of notice, but we believe that 30 days is entirely compatible with commercial practice in other areas. I think 90 days is a good deal too long. We certainly have no pressure from other countries to insist on anything like that for notice.

Senator MacDonald (Halifax): What is the difference between shipping policy and maritime policy in the United Kingdom?

Mr. Sunderland: We do not actually use the phrase "maritime policy" in the U.K., so I am not sure that I would necessarily see a distinction at all between the two.

Senator MacDonald (Halifax): But you have had too many ships chasing too few containers, and you have used the word "balance" all the time. Do you have any input into who is building ships, how many and where?

Mr. Sunderland: When I used the word "balance" I was referring to the balance between the conferences and the independents. There is a very important balance which, I am sure, everybody should be striving for, a balance between supply and demand. We do, increasingly these days, think about ways in which we can influence the shipbuilding nations of the world.

Senator MacDonald (Halifax): That is what I meant by maritime.

Mr. Sunderland: The European community in its second stage of policy-making, having got these regulations out of the way, is now focusing on this root problem in world shipping, and is under instructions from ministers of the community to come up with proposals whereby the community can influence this very intractable problem. If I may say on behalf of one of my other members, the Japanese Government has actually taken measures of its own to help finance the withdrawal of tonnage from the Japanese fleet without tying it to new building. This action should be noted, and due credit should be given to the Japanese Government. How we shall eventually overcome this problem, I do not know. We are encouraged by

[Traduction]

dence sur une des dispositions du projet de loi canadien, peut-être qu'elle en aura une sur d'autres aussi.

Le sénateur Graham: L'Association des manufacturiers canadiens a comparu devant le Comité et a présenté une recommandation au sujet des préavis visés par le paragraphe 9(1). Le projet de loi prévoit un préavis d'au moins 30 jours avant la date d'augmentation du taux. L'Association des manufacturiers canadiens a recommandé que le préavis ne soit pas inférieur à 90 jours. Qu'en pensent les pays auxquels vous êtes associé?

M. Sunderland: Je crois que nous trouverions que 90 jours est une période excessivement longue, vu la conjoncture actuelle. Nous ne subissons plus les mêmes taux d'inflation énormes d'autrefois, mais ces taux demeurent très instables dans le secteur du transport dont le tonnage est excessif. A l'heure actuelle, l'expéditeur obtient normalement de très bons prix et bon nombre de conférences ne sont pas convenablement rémunérées. Si ces lignes ont l'occasion de rétablir les taux, nous estimons qu'elles devraient être autorisées à le faire dans le délai qu'on a proposé. Je comprends que les expéditeurs veuillent être mis au courant avec le plus d'antécédents possible, mais nous estimons qu'une période de 30 jours correspond parfaitement aux autres pratiques commerciales. Je pense qu'une période de 90 jours serait beaucoup trop longue. Aucun pays ne nous a réclamé un préavis aussi long.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Quelle différence fait-on entre la politique sur le transport maritime et la politique maritime au Royaume-Uni?

M. Sunderland: En fait, nous n'utilisons pas l'expression «politique maritime» au Royaume-Uni; c'est pourquoi il me serait difficile de pouvoir faire une distinction.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Mais vous aviez trop de navires pour trop peu de conteneurs. Et vous avez utilisé sans cesse le mot «équilibre». Êtes-vous renseigné sur le nombre de constructeurs de navires, qui ils sont et où ils se trouvent?

M. Sunderland: Lorsque j'ai utilisé le mot «équilibre», je parlais de l'équilibre entre les expéditeurs de la conférence et les expéditeurs indépendants. Il y a un point d'équilibre très important que tous devraient s'efforcer d'établir entre l'offre et la demande. Nous songeons de plus en plus aujourd'hui aux moyens propres à influencer les pays constructeurs de navires.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est ce que j'entends par maritime.

M. Sunderland: La Communauté européenne, abordant la seconde étape de l'établissement de ses politiques et ayant terminé la question de ces règlements, s'attaque à ce problème très important du transport maritime mondial et elle a été chargée par les ministres de la communauté de faire des propositions propres à résoudre ce problème difficile. Si je puis me permettre cette remarque à l'égard de l'un de nos membres, le gouvernement japonais a, de sa propre initiative, pris des mesures pour aider à financer le retrait d'une partie du tonnage de la flotte japonaise sans la lier à la construction de nouveaux navires. Cette mesure mérite d'être notée et il faut en féliciter le gouvernement japonais. Comment nous réussirons à

[Text]

the fact that bankers around the world in general seem to be exhibiting a great deal more caution in their lending policies to shipping companies than they have been doing for the last decade.

Mr. De Ruiter: The senator asked about the difference between maritime policy and shipping policy. The name of my direction is "shipping and maritime policy" so obviously there should be a difference. From the point of view of the Dutch administration, maritime policy is the total of anything connected with maritime activities; which would include port policy, shipping policy, professional knowledge on both sides, and shipbuilding policy. We have chosen independently, but along with many other European countries, a shipping policy, which means that we make the vessels available at the cheapest price possible, so owners from our countries are allowed to constrict vessels anywhere in the world where they can acquire them at the lowest price. It is in this respect that we have gradually decreased our shipbuilding capacity in our country from 100 per cent in 1977 to about 20 per cent in 1987, with all the social consequences connected to it, of course. But maritime policy for our country, is, as I said, the ports' policy, shipping activities in the North Sea area, the environmental aspects, vessel traffic, safety, shipbuilding and anything connected to these areas.

The Chairman: If there are no further questions, it is my pleasure to thank the representatives of the Consultative Shipping Group.

The next witness is from Montreal Shipping Inc., Mr. James Thom, President. Mr. Thom, would you like to proceed.

Mr. James L. Thom, President, Montreal Shipping Inc.: Mr. Chairman and honourable senators, my name is James Thom and I am President of Montreal Shipping Inc. I thank you for giving me the opportunity of appearing before you to offer some comment upon Bill C-21. Our interest in the matter is that of a Canadian shipping company doing business in Canada, and the legislation before you very much affects our welfare.

Montreal Shipping was established in 1925 and today conducts the general business of steamship agents, brokers and operators. The company is wholly owned in Canada by its directors and officers. We maintain offices in Botwood, Newfoundland, Halifax, Saint John, Montreal, Toronto, Vancouver and Prince Rupert. Additionally, we retain a resident representative in Ottawa who has kept me informed about these proceedings. I might add that for some forty years we had a seasonal office in Churchill. Montreal Shipping has a long-standing relationship with a London brokerage firm for the conduct of our chartering activities on the Baltic Exchange—the world's largest market for trading ships and cargoes.

[Traduction]

résoudre éventuellement ce problème, je l'ignore. Nous sommes encouragés de voir que les banquiers du monde semblent en général se montrer beaucoup plus prudents dans leur politique de prêts aux compagnies de transport maritime qu'ils l'ont été au cours de la dernière décennie.

M. De Ruiter: Le sénateur a demandé la différence entre la politique maritime et la politique de transport maritime. Ma direction porte le nom de «politique de transport maritime et politique maritime» de sorte qu'il devrait y avoir une différence. Du point de vue de l'administration hollandaise, la politique maritime est l'ensemble de tout ce qui se rapporte au domaine maritime, c'est-à-dire la politique portuaire, la politique de transport maritime, les connaissances professionnelles de part et d'autres et la politique sur la construction de navires. Nous avons résolu indépendamment, mais en même temps que nombre d'autres pays européens, une politique de transport maritime, c'est-à-dire que fournissons des bateaux au prix le moins élevé possible de sorte que nos armateurs sont en mesure de faire construire des bateaux n'importe où dans le monde au prix le moins élevé possible. C'est en ce sens que nous avons, en Hollande, peu à peu diminué notre capacité de construction de bateaux de 100 p. 100 en 1977 à environ 20 p. 100 en 1987, avec toutes les répercussions sociales que cette réduction peut entraîner. Mais par politique maritime, il faut entendre, dans mon pays, comme je l'ai dit tantôt, la politique portuaire, les activités de transport dans la région de la Mer du Nord, les aspects environnementaux, le trafic des bateaux, la sécurité, la construction des navires et tous les autres domaines qui s'y rattachent.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie beaucoup les représentants du *Consultative Shipping Group*.

Le prochain témoin M. James Thom, est président de la *Montreal Shipping Inc.* M. Thom, vous avez la parole.

M. James L. Thom, président, Montreal Shipping Inc.: Monsieur le président et honorable sénateurs, je me nomme James Thom et je suis président de la *Montreal Shipping Inc.* Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir ici vous faire part de certaines observations au sujet de projet de loi C-21. Ce projet de loi concern de près notre société qui fait affaire au Canada.

La *Montreal Shipping Inc.* a été fondée en 1925 et fonctionne aujourd'hui comme agence de transport maritime, de courtage et d'exploitation. Elle est totalement la propriété de ses directeurs et de son personnel d'exécution qui sont des Canadiens. Ses bureaux se trouvent à Botwood, Terre-Neuve, Halifax, Saint John, Montréal, Toronto, Vancouver et Prince-Rupert. De plus, nous avons un représentant résident à Ottawa qui m'a tenu au courant de l'évolution de ce projet de loi. J'ajoute que pendant quarante ans environ, nous avons eu à Churchill un bureau saisonnier. La *Montreal Shipping Inc.* est depuis longtemps en rapport avec une société de courtage à Londres qui s'occupe de nos activités de nolisation à la bourse du commerce étranger, la *Baltic Exchange*—le plus important marché du monde pour les transactions en matière de navires et de cargaisons.

[Text]

During its history, Montreal Shipping has engaged in a variety of marine related activities in Canada. These have included shipowning, tugboat operation and the establishment of stevedoring and terminal companies. At the end of World War II, under the name of Montship Lines and together with French partners, we purchased nine 10,000-tonne Park vessels from the crown and operated them in the Canada-Continental and Canada-Mediterranean trades. During this period we were instrumental in establishing both the Canada-Continental and Canada-Mediterranean freight conferences. Somewhat later, we helped organize the Canadian Shipowners Association. Through a subsidiary company, Allied Steamship Lines, we acquired a 4,700-tonne Park vessel which was engaged in coastal trading and performed a pioneering voyage for Arctic resupply.

Our shipowning activities ceased in 1955 and in this same year the present management, previously employees, took control of the company. Although no longer shipowners, Montreal Shipping charters and operates a fleet of vessels on behalf of a major Canadian newsprint company for the carriage of their product to world markets. We act as brokers matching ships and cargoes for other companies in Canada. As well, we provide agency services on both coasts for a broad list of tramp shipowners. This includes vessels of the People's Republic of China, loading grain and other bulk commodities in Vancouver and Prince Rupert.

However, it is in the liner agency sector of our business where we have a direct interest in Bill C-21. Consequent to the termination of our shipowning activities in 1955, we set about to acquire new liner representation. The timing was fortuitous because of the anticipated opening of the St. Lawrence Seaway in 1959. Many world-class shipowners were planning their entry into the Great Lakes, while wishing to serve the Canadian market as well. From 1955 onwards, we have been appointed as agents by some 25 first-class foreign shipowners—European, Asiatic, Indian, African, American and Latin American—who operated services between Canada and the United Kingdom and the continent, the Mediterranean, the Middle East, India and south Asia, Japan and east and south-east Asia, West Africa, the Caribbean and Latin America.

To illustrate the volatility of the liner shipping business, of these 25 shipowners only six are now serving Canada with direct calls—three continue to cater to Canadian traffic out of New York and the remaining 16 have disappeared from the Canadian scene.

The diversity and scope of our shipping activities have brought us into contact with the majority of Canadian companies involved with our international trade. Montreal Shipping has endeavoured to fulfill its responsibilities as a corporate citi-

[Traduction]

Au cours de son existence, la *Montreal Shipping Inc.* a participé à une foule d'activités maritimes et para-maritimes au Canada, comme l'armement de bateaux, le remorquage, le débardage et les terminaux. À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, sous le nom de *Montship Lines* et avec des partenaires français, elle a acheté à la Couronne 9 bateaux Park de 10 000 tonnes qu'elle a utilisés pour transporter des marchandises entre le Canada et le continent ainsi que les pays méditerranéens. Au cours de cette même période, elle a participé à l'établissement des conférences de fret pour les lignes maritimes entre le Canada et le continent ainsi que les pays méditerranéens. Un peu plus tard, elle a aidé à organiser l'Association des armateurs canadiens. Par l'intermédiaire d'une filiale, *Allied Steamship Lines*, elle a annexé à sa flotte un bateau Park de 4 700 tonnes qui s'est occupé du commerce côtier et a fait un voyage de pionnier en vue d'assurer le ravitaillement de l'Arctique.

Son activité en tant que propriétaire de bateaux s'est terminée en 1955 et, cette même année, la direction actuelle, qui était autrefois constituée des employés de la société, a assumé le contrôle de la compagnie. Bien qu'elle ne possède plus de bateaux, la *Montreal Shipping Inc.* nolise et exploite une flotte de bateaux, au nom d'un important fabricant de papier journal du Canada dont elle transporte la production dans les divers marchés du monde. En sa qualité de courtier, elle trouve et réserve des bateaux et cargos pour d'autres sociétés du Canada. Elle sert d'agence sur les deux côtes pour un grand nombre de propriétaires de bateaux en cueillette, au nombre desquels se trouvent des navires de la République populaire de Chine, qui prennent des chargements de céréales et des produits en vrac à Vancouver et Prince Rupert.

Toutefois, c'est à cause du rôle d'agence que joue notre société dans les services des lignes régulières que nous nous intéressons directement au projet de loi C-21. Lorsque nous avons cessé en 1955 d'être propriétaire de bateaux, nous avons décidé d'exploiter un nouveau service de ligne régulière. Cette décision a été opportune car on était à la veille de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, prévue pour 1959. Nombre de propriétaires de bateaux de classe universelle projetaient d'entrer dans les Grands Lacs, souhaitant, eux aussi, desservir le marché canadien. Après 1955, nous avons été désignés comme agents par quelque 25 armateurs étrangers de première classe—européens, asiatiques, indiens, africains, américains et latino-américains—qui exploitaient des lignes entre le Canada et le Royaume-Uni, le continent européen, la Méditerranée, le Moyen-Orient, l'Inde, le sud de l'Asie, le Japon, l'est et le sud-est de l'Asie, l'Afrique de l'Ouest, les Antilles et l'Amérique latine.

Pour montrer le caractère transitoire du secteur des lignes régulières, seulement six de ces vingt-cinq armateurs exploitent présentement au Canada à partir de ports définis—trois continuent d'assurer le transport de marchandises canadiennes à partir de New York, et les seize autres sont totalement disparus de la scène canadienne.

La diversité et l'étendue de notre exploitation nous ont mis en rapport avec la majorité des sociétés canadiennes qui s'occupent de commerce international. La *Montreal Shipping Inc.* s'est efforcée d'assumer ses responsabilités au sein de la

[Text]

zen in the shipping community and in the formation of Canadian maritime policy as well as in trade development. Our officers have served, and continue to serve, on various industry committees and associations.

For my own part, I have been employed with Montreal Shipping since 1943. During this time, I have been Chairman of the Executive Committee of the Shipping Federation of Canada and a past director of the Maritime Employers Association, Canadian Chamber of Shipping and the Canadian Export Association. I was a member of the old Montreal Port Authority and am presently on the board of Ports Canada. In areas of trade-related organizations, I am Vice-Chairman of the Canadian Committee of the Pacific Basin Economic Council and a director of the Canada-India Business Council. Because of our corporate memberships, I also participate in meetings of the Canada-China Trade Council and the annual Canada-Japan Businessmen's Conference. Although there is no link of corporate continuity, I might mention that my family, as represented by my grandfather, my father and myself, has been employed in transportation in Canada for more than 100 years.

The liner-agency sector of our business is important to us, and income from this source is derived primarily from commissions on ocean freight and from fees for the handling of ships and containers. We presently represent:

- (1) Hapag-Lloyd AG—operating a weekly container service between Halifax and Europe.
- (2) Mitsui O.S.K. Lines—operating container services between Canada and the Far East. After serving eastern Canada with direct calls for 25 years, this company is in the process of terminating its direct service to Saint John. Canadian cargo will be catered to by water and land-feeder services with New York and by regularly scheduled ship calls at Vancouver.
- (3) Hoegh Lines—operating regular service to Halifax from Southeast and South Asia.
- (4) E.L.M.A.—the national line of Argentina offering semi-monthly service from Saint John to east coast South America.
- (5) Nigerian National Shipping Line—from St. Lawrence River to West Africa.
- (6) Scindia Steam Navigation Company—has operated in the East Canada-India trade since 1963 but their service is presently suspended. We hope it will soon be revived.

Hapag-Lloyd, Mitsui O.S.K. Lines and E.L.M.A. are members of different steamship conferences who have offices in Canada where we represent their interests. All three conferences—North Atlantic, Transpacific and Inter-American—have made submissions to you formulated at the owner level. While we can generally identify with their views, we should like to make it clear that we are appearing today as Montreal

[Traduction]

communauté de transporteurs maritimes et dans la formulation de la politique maritime canadienne ainsi que dans l'expansion du commerce. Les membres de notre exécutif ont été et continuent d'être membres de diverses associations et comités de l'industrie du transport maritime.

Pour ma part, je suis employé de la *Montreal Shipping Inc.* depuis 1943. Durant ce temps, j'ai été président du comité exécutif de la Fédération maritime du Canada et ancien directeur de la *Maritime Employers Association*, de la *Canadian Chamber of Shipping* et de l'Association canadienne d'exportation. En outre, j'ai été membre de l'ancienne administration du port de Montréal et je suis actuellement membre du Conseil d'administration de Ports Canada. Pour ce qui est des organismes commerciaux, je suis vice-président du *Canadian Committee of the Pacific Basin Economic Council* et directeur du *Canada-India Business Council*. Notre affiliation avec diverses sociétés, m'amène à participer aussi aux réunions du *Canada-China Trade Council* et de la *Canada-Japan Businessmen's Conference* qui a lieu tous les ans. J'ajoute que ma famille, représentée par mon grand-père, mon père et moi-même, a été pendant plus d'un siècle au service des transports au Canada.

Le secteur des lignes régulières est important pour nous parce que notre revenu provient surtout des commissions que nous touchons pour le transport océanique et les frais que nous exigeons pour nous occuper des bateaux et des conteneurs. Nous représentons actuellement:

- (1) Hapag-Lloyd AG—qui exploite un service hebdomadaire de conteneurs entre Halifax et l'Europe.
- (2) Mitsui O.S.K. Lines—qui exploite un service de conteneurs entre le Canada et l'Extrême-Orient. Après avoir desservi directement l'Est du Canada pendant 25 ans, cette société est en train de mettre fin à son service direct entre Montréal et Saint John. Le cargo canadien sera acheminé vers New York par eau et par terre, et sera transporté à partir de Vancouver par des navires y faisant régulièrement escale.
- (3) Hoegh Lines—qui exploite un service régulier vers Halifax depuis le sud-est et le sud asiatique.
- (4) E.L.M.A.—la ligne nationale de l'Argentine qui nous offre un service semi-mensuel de Saint John à la côte est de l'Amérique du Sud.
- (5) La Nigerian National Shipping Line—qui assure le service depuis le Saint-Laurent jusqu'à l'Afrique occidentale.
- (6) La Scindia Steam Navigation Company—qui relie l'est du Canada à l'Inde depuis 1963, mais dont les services sont actuellement suspendus. Nous espérons qu'ils reprendront bientôt.

Les lignes Hapag-Lloyd, Mitsui O.S.K. et E.L.M.A., membres de conférences maritimes différentes, ont au Canada des bureaux où nous représentons leurs intérêts. Ces trois conférences—nord-Atlantique, Transpacifique et Inter-américaine—vous ont présenté des mémoires, du point de vue du propriétaire. Bien que nous soyons en général d'accord avec ce qu'elles ont dit, nous voulons établir clairement que nous com-

[Text]

Shipping only and not on behalf of any line which we represent nor for any conference with which any of our principals are associated. We are here to represent ourselves as a Canadian shipping company whose financial viability will be directly affected by the conference climate in Canada in which our principals operate their services. We are concerned that Bill C-21 will adversely affect the conference environment and will be counter-productive.

The conference system, like Sir Winston Churchill's view of a democracy, may seem imperfect until one considers the alternatives. In the case of liner shipping, the other choices are probably bilateral or multi-lateral agreements sponsored by governments which would arbitrarily set freight rates or completely open competition, which would result in chaos.

We are of the opinion that the conference system has generally served Canada satisfactorily. We think there are two important points to be emphasized: First, that shipping lines join conferences as a matter of choice—the alternative is to be an independent; second, and most importantly, the business of the shipowner is to obtain cargoes to fill his ships. It is in his interest to be as co-operative and understanding as he possibly can be with his customers. He is not there to drive them away.

I was present at the "Helga Dan" incident in 1959 which led to the investigation of conferences by the Restrictive Trade Practices Commission.

There was a wish by government to formalize conference activity and the debate was between regulation after the American model, or laissez-faire with some counterbalance because of the exemption from anti-trust legislation. At the time I was a Director of the Canadian Export Association and Chairman of its Traffic Committee. Through our efforts, the Canadian Shippers' Council was formed in 1966, which influenced the first Shipping Conferences Exemption Act. It was in this way that Canada avoided the regulatory turmoil which the Americans themselves have veered away from with their Shipping Act of 1984.

The Americans are currently in the review process of their own act and the many complaints about misuse of independent action and service contracts may well bring about some revision.

I thought it unwise for Canada to follow the U.S. Federal Maritime Commission example of 25 years ago, and I am unconvinced that we necessarily need to follow it now. It seems to us that the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 has served well enough and might be continued.

In considering Bill C-21, we are of the opinion that certain of its provisions could jeopardize the conference system in Canada and possibly result in the loss of some liner services from Canadian ports.

[Traduction]

paraissions ici aujourd'hui, uniquement comme représentants de la Montreal Shipping Inc., et non au nom des lignes que nous représentons ou des conférences auxquelles nos principales sociétés sont associées. Nous nous représentons nous-mêmes, à titre de société canadienne de transport maritime dont la viabilité financière sera directement affectée par la nature de la conférence canadienne au sein de laquelle les principales sociétés que nous représentons exploitent leurs services. Nous craignons en somme que le projet de loi C-21 aura des effets négatifs sur la conférence et causera des ennuis.

Le régime des conférences peut sembler imparfait, comme le disait Sir Winston Churchill à propos de la démocratie, tant que l'on ne considère pas les solutions de rechange. Dans le cas des services des lignes régulières, il s'agirait probablement d'accords bilatéraux ou multilatéraux parrainés par les gouvernements qui, en fixant arbitrairement le tarif du fret et en ouvrant toutes grandes les portes de la concurrence, sèmeraient la confusion dans le marché.

Nous trouvons que le régime des conférences a généralement bien réussi au Canada. Il y a deux points, croyons-nous, sur lesquels il convient d'insister: premièrement, les lignes de transport maritime font partie des conférences parce qu'elles le veulent bien—car elles peuvent très bien rester indépendantes; deuxièmement, et ce point est très important, l'armateur cherche avant tout à trouver des marchandises à transporter. Il va de son intérêt d'être aussi coopératif et compréhensif que possible avec ses clients. Il n'est pas là pour les mettre en fuite.

J'étais présent, en 1958, lors de l'incident «Helga Dan» qui a suscité une enquête sur les conférences par la Commission des pratiques restrictives du commerce.

Le gouvernement a exprimé le souhait de normaliser les activités des conférences et le débat a porté sur le choix qu'il convenait de faire entre la réglementation, suivant le modèle américain, ou le laissez-faire, assorti de certaines mesures compensatoires, à cause des dispositions dérogatoires à la loi anti-trust. J'étais alors directeur de l'Association canadienne des exportations et président de son comité du trafic. Grâce à nos efforts, le Canadian Shippers' Council a été établi en 1966 et il devait plus tard influencer le contenu de la première loi dérogatoire sur les conférences maritimes. C'est ainsi que le Canada a su éviter la réglementation confuse dont les Américains se sont écartés par le Shipping Act, en 1984.

Les Américains revoient en ce moment leur propre législation et les nombreuses plaintes qu'ils ont reçues au sujet des mesures distinctes et de l'abus des contrats d'exclusivité limitée pourraient bien entraîner certaines modifications.

J'ai cru qu'il ne serait pas sage pour le Canada de suivre l'exemple donné il y a 25 ans par la U.S. Federal Maritime Commission et, aujourd'hui encore, je ne suis pas persuadé qu'il nous soit nécessaire de le faire. Il me semble que la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes nous a été fort utile et que son application pourrait être prorogée.

L'étude du projet de loi C-21 nous laisse entendre que certaines de ses dispositions pourraient compromettre le régime des conférences au Canada et entraîner la perte de certains services de lignes régulières dans les ports canadiens.

[Text]

Clause 4(1)(b)(iv) stipulates that no standard form may require 100 per cent loyalty contracts but we trust it will permit them to be arrived at by mutual agreement. Loyalty contracts are desirable for forward planning and less than 100 per cent makes any form of surveillance impossible.

Clause 4(1)(c) dealing with shipper contracts undermines the whole system, particularly if linked to independent action. It is our strong opinion that service contracts should come under conference control. The misuse of service contracts contributed to the chaos in the United States Pacific trade, resulting in the elimination of some liner services.

Clause 4(3) provides for independent action by any member line upon ten days' notice. We consider that this mandatory feature endangers the conference. We believe that each conference should be permitted to set its own rules about independent action.

Clause 5(2) prohibits joint negotiation by steamship lines with domestic carriers for the establishment of inland rates. We have some difficulty in seeing the logic of this as cargo interests could presumably benefit from any volume reductions. There may also be instances of two conference members operating a joint service who might wish to have a common negotiation with inland carriers. Why should they be prevented from doing so?

Clause 12 calls for the confidentiality of service contracts. We argue that service contracts should be controlled by, and at the discretion of, the conference. If filing is required under Clause 6, we would recommend it be for essential terms on a confidential basis.

Clause 29 continues the provision for a "sunset clause" which, by its very nature, invites criticism which, if unjustified, might not otherwise be forthcoming. It seems to us that the Investigation of Shipping Conference found in section 12 of the 1979 act and as clause 17 in Bill C-21, provides enough protection. The sum of our deliberations about Bill C-21 is to let well enough alone and continue with the 1979 act. Our opinion is strengthened by the American review process now in place for their own 1984 act, which could be ongoing until 1989.

According to a recent UNCTAD report, there is a 25 per cent overcapacity in shipping today and a 40 per cent overcapacity in shipyards. While there is presently some strength showing in bulk markets, overcapacity in container shipping is expected to continue for a few more years. The combination of overcapacity and stagnant world trade has brought about severe rate erosion which has been exacerbated by the dollar decline.

It should be recognized that there is no Canada foreign trade route with the exception of East Canada/Caribbean trade, where the present level of service can be maintained by only Canadian cargo. Canadian shippers benefit from services

[Traduction]

Le sous-alinéa 4(1)b)(iv) prescrit qu'aucune formule type ne saurait exiger des contrats d'exclusivité totale mais nous espérons que cette disposition leur permettra néanmoins d'y arriver par consentement mutuel. Ces contrats d'exclusivité sont souhaitables aux fins de la planification et un contrat d'exclusivité qui n'est pas totale rend toute surveillance impossible.

L'alinéa 4(1)c sur les contrats des expéditeurs compromet le régime tout entier, surtout s'il se rattache à des mesures distinctes. Le mauvais usage des contrats d'exclusivité limitée a contribué à semer la confusion dans le commerce américain sur la côte du Pacifique, entraînant la suppression de certaines lignes.

Le paragraphe 4(3) autorise toute ligne membre de la conférence à prendre des mesures distinctes, après un préavis de 10 jours. À notre avis, cette obligation compromet l'existence de la conférence. Nous croyons que chaque conférence devrait être autorisée à fixer ses propres règles au sujet des mesures distinctes.

Le paragraphe 5(2) interdit à une ligne de transport maritime de négocier avec un transporteur du Canada le tarif pour le transport intérieur. Nous avons peine à saisir la logique de cette disposition, étant donné que les intérêts des transporteurs pourraient profiter d'une réduction du volume de cargo. Le cas peut aussi se présenter où deux membres d'une même conférence, exploitant conjointement un service, pourraient souhaiter négocier conjointement avec des transporteurs intérieurs. Pourquoi les en empêcher?

L'article 12 porte sur le caractère confidentiel des contrats d'exclusivité limitée. Selon nous, il revient à la conférence et doit être laissé à sa discrétion, de contrôler les contrats d'exclusivité limitée. Si le dépôt de documents est exigé en vertu de l'article 6, nous recommandons qu'il le soit pour des raisons essentielles et confidentiellement.

L'article 29 prévoit toujours une durée déterminée pour cette loi, ce qui prête le flanc à des critiques qui si elles n'étaient pas injustifiées, ne seraient pas faites. Il nous semble que les enquêtes sur les conférences, objet de l'article 12 de la Loi de 1979 et de l'article 17 du projet de loi C-21, apporte une protection suffisante. Nos délibérations au sujet du projet de loi C-21 nous dictent, en conclusion, de laisser les choses en l'état et de garder telle quelle la loi de 1979. Notre opinion s'appuie sur le processus de révision que les Américains effectuent présentement de leur propre loi de 1984, qui pourrait être prorogée jusqu'à 1989.

Selon un récent rapport de la CNUCED, il y aurait aujourd'hui une capacité excédentaire de 25 p. 100 dans le tonnage maritime, de 40 p. 100 dans les chantiers maritimes. Bien que les marchés de produits en vrac témoignent actuellement d'une certaine fermeté, la capacité actuellement excessive des containers durera probablement encore quelques années. Cet alliage d'une capacité excédentaire avec la stagnation du commerce mondial a entraîné une grave érosion des tarifs qui est venue accuser encore la dévaluation du dollar.

Il convient de noter qu'il n'y a pour le Canada aucune route commerciale étrangère, sauf pour le commerce Est du Canada/Antilles, où le niveau de services actuel puisse être assuré par les seuls cargos canadiens. Les expéditeurs cana-

[Text]

sustained by the American market. While Montreal is in a somewhat different position because of cross-border American traffic, we must take care that we do not create a climate—which Bill C-21 could do—that would cause foreign lines to question the wisdom of continuing their calls at Canadian east and west coast ports. Our whole transportation infrastructure would be the loser and Canadian shippers would forfeit the quality of service which has been to their benefit over the years.

Mr. Chairman, I thank you and the members of the committee for your attention.

The Chairman: Thank you, Mr. Thom.

Senator Graham: Mr. Thom, have you found anything good in the bill?

Mr. Thom: To the extent that it is a continuation of the 1979 act, I think it is fine. I have no objection to service contracts if they are controlled by the conference.

Senator Graham: How many employees would you have?

Mr. Thom: About 215.

Senator Graham: Have you had to cut back because of the ships that are calling, for instance, at New York and, obviously, trans shipping?

Mr. Thom: We are in the process of downsizing our organization in eastern Canada because of the withdrawal of the Japanese service from Saint John, the cash flow problems of our service to India, the principal in the trade, and because of the rate erosion in the established trades that we have.

In the north Atlantic trade, for example, last year, we had a 40 per cent increase in the volume of cargo and a 13 per cent reduction in income. That is an example of what is taking place now. As the rates go lower and the dollar decline affects imports into Canada and the United States, shipowners are, more and more, seeking a balanced trade because they do not want to pay the costs of positioning empty boxes in Canada to take what is perceived as not being attractive cargo. So the volume will be somewhat affected by the dollar influencing the import cargo and the lessening availability of boxes on the export side.

Senator Graham: In your final paragraph you say that "Bill C-21 would cause foreign lines to question the wisdom of continuing their calls in Canadian east and west coast ports." Have you had any indication already from any of those lines to that effect?

Mr. Thom: I do not want to indicate that any of our own principals are considering leaving in the future, but I can say that our Japanese principals have. They served eastern Canada for 25 years and yesterday was the last deep-sea sailing from Saint John of the Japanese consortium. Had they been making profits, they would have continued.

[Traduction]

diens profitent des services assurés grâce au marché américain. Parce que Montréal est dans une situation un peu différente, à cause du trafic transfrontalier américain, nous devons veiller à ne pas créer, ce que le projet de loi C-21 pourrait bien faire, une situation qui amènerait les lignes étrangères à se demander s'il serait sage de continuer leur escale dans les ports des côtes est et ouest du Canada. Toute notre infrastructure des transports souffrirait si les expéditeurs canadiens perdaient la qualité de leurs services dont ils ont profité depuis nombre d'années déjà.

Monsieur le président, je vous remercie ainsi que les membres du Comité de votre attention.

Le président: Je vous remercie, Monsieur Thom.

Le sénateur Graham: Monsieur Thom, êtes-vous d'accord sur certains aspects du projet de loi?

M. Thom: Dans la mesure où il s'inscrit dans la même lignée que la loi de 1979, je pense que ce projet de loi est acceptable. Je ne m'oppose pas aux contrats de services dans la mesure où la conférence peut exercer un contrôle sur leur octroi.

Le sénateur Graham: Combien d'employés comptez-vous?

M. Thom: Environ 215.

Le sénateur Graham: Avez-vous été obligé de réduire vos effectifs en raison du transbordement qui s'effectue, par exemple, à New York?

M. Thom: Nous sommes en train de réduire nos effectifs dans l'Est du Canada en raison de la décision des Japonais de cesser de desservir le port de Saint John, des problèmes de liquidités que nous occasionnent notre service vers l'Inde et de la baisse progressive des tarifs dans les secteurs du marché que nous occupons.

Pour l'Atlantique Nord, par exemple, le volume du fret a augmenté de 40 p. 100 l'an dernier, tandis que les revenus ont diminué de 13 p. 100. Cela vous donne une idée de la façon dont évolue la situation à l'heure actuelle. La baisse des tarifs et la chute du dollar influent sur les importations au Canada, et les armateurs américains cherchent de plus en plus à équilibrer le commerce, parce qu'ils ne veulent pas payer pour laisser des boîtes vides au Canada, pour transporter du fret apparemment sans intérêt. Le volume risque donc d'être quelque peu influencé par les fluctuations du dollar qui elles-mêmes pourraient avoir une incidence sur les importations et sur le nombre de boîtes affectées aux exportations.

Le sénateur Graham: Au dernier paragraphe de votre mémoire, vous dites que «le projet de loi C-21 va inciter les lignes de transport maritime étrangères à s'interroger sur le bien-fondé, pour elles, de continuer à desservir les ports des côtes est et ouest du Canada». Avez-vous eu des indications à cet effet de la part de l'une ou l'autre de ces lignes de transport maritime?

M. Thom: Je ne veux pas donner l'impression que l'un ou l'autre de nos principaux associés songe à interrompre ses services dans l'avenir, mais je sais que les Japonais l'ont déjà fait. Après avoir desservi les ports de la Côte est du Canada pendant 25 ans, le consortium japonais a décidé hier que c'était la dernière fois qu'un de ses navires s'arrêterait au port de Saint

[Text]

The various Japanese lines serving all of North American ports—I think there are seven—have said that in 1986 their losses in North American services were \$400 million.

Senator Graham: But is the fact that they will not call at Saint John a result of the imminence of this legislation, or is it a result of just not making money in the normal course of events?

Mr. Thom: Not making money in the normal course of events. Certainly, not in anticipation of this.

Senator Graham: You have obviously made representations to the Ministry of Transport already with respect to your concerns.

Mr. Thom: Over the years, I have. I have not made direct representations in the last year or two because the conferences with which our principals are identified have retained their own legal counsel.

The Chairman: Are there other questions?

Senator MacDonald (Halifax): In 1955 when you represented the 25 major lines, how many were calling at Canada in those days?

Mr. Thom: What I was trying to say is that from the time that we bought the firm in 1925 up until now we have secured the representation of 25 ship owners.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Mr. Thom: Some were in joint services, and there might have been two or three in the same trade route. Most of those new lines started to serve the Great Lakes and the St. Lawrence, serving the maritime ports in the winter. Few of them were brought in only to serve the maritimes.

I am not sure if I am answering your question.

Senator MacDonald (Halifax): No; I was looking at where Senator Graham was going. This will probably not bear any relevance to what we are talking about, but we are down to what number—is it six of those original twenty-five of yours that are now making calls on Canada?

Mr. Thom: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): So they have been disappearing over the years.

Mr. Thom: That is correct.

Senator MacDonald (Halifax): It has nothing to do with this particular bill or its predecessor.

Mr. Thom: No.

Senator MacDonald (Halifax): It is strictly market conditions.

Mr. Thom: Correct.

[Traduction]

John. Si cette liaison avait été rentable, il ne l'aurait sans doute pas interrompue.

Les différentes lignes de transport maritime japonaises qui desservent l'ensemble des ports nord-américains—je pense qu'elles sont sept au total—ont indiqué que les services qu'elles assurent en Amérique du Nord avaient enregistré un déficit de 400 millions de dollars en 1986.

Le sénateur Graham: Croyez-vous que l'imminence du dépôt de ce projet de loi a eu une quelconque influence sur la décision des Japonais ou si c'est seulement par souci de rentabilité qu'ils ont mis fin à cette liaison?

M. Thom: Sans doute l'ont-ils fait par souci de rentabilité. Le dépôt imminent de ce projet de loi n'a certainement eu aucune influence sur leur décision.

Le sénateur Graham: De toute évidence, ce n'est pas la première fois que vous faites part de vos préoccupations au ministère des Transports.

M. Thom: J'ai effectivement déjà présenté des instances au ministère des Transports. Cependant, au cours de la dernière ou des dernières années, je n'ai fait aucune intervention directe étant donné que les conférences qui représentaient nos principaux associés ont retenu les services de leur propre conseiller juridique.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MacDonald (Halifax): En 1955, lorsque vous représentiez les 25 principales lignes de transport maritime, combien d'entre elles desservaient le Canada à l'époque?

M. Thom: Ce que j'essaie de vous dire, c'est que depuis que nous avons acheté l'entreprise en 1925, nous avons assuré la représentation de 25 armateurs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je vois.

M. Thom: Certains d'entre eux assurent des services conjoints, et il se peut que les navires de deux ou trois d'entre eux empruntent les mêmes itinéraires. La plupart de ces nouvelles lignes ont commencé à desservir les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent en hiver. Quelques-unes d'entre elles desservent uniquement les Maritimes.

Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non, j'essayais de faire suite aux propos du sénateur Graham. Cela n'a probablement aucun rapport avec ce dont nous parlons, mais des vingt-cinq lignes de transport maritime qui desservaient initialement le Canada, il n'en reste maintenant plus que six?

M. Thom: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Les autres ont disparu au cours des années.

M. Thom: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cela n'a rien à voir avec ce projet de loi ou celui qui l'a précédé.

M. Thom: Non.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'est uniquement à cause des conditions du marché, n'est-ce pas?

M. Thom: Exactement.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): Tell me about some of those market conditions, because I do not know the background. Obviously they are not making any money, but why are they not making money? What are the pressures?

Mr. Thom: The current pressures are overcapacity of container ships, a stagnant world trade and little bargaining power with the shippers in the current market.

It should be remembered that with the exception of the east Canada Caribbean trade there is no Canadian trade route that I am aware of which could be sustained only on Canadian cargo. So when a steamship line makes a decision to draw completely from a North American trade, it is also influenced by the American component of their decision.

I am trying to think of some examples of people who have left. There was a Mediterranean consortium that we acted for called Med Lakes between the lakes and the Mediterranean that had about five owners. When container shipping came in, one of those owners went into a container consortium with two others, and container shipping pretty well dried up the liner trades to the Great Lakes and to Churchill. Quite a few of those lines fell victim to the introduction of container shipping and did not wish to make the capital investment themselves in container shipping. That would have accounted for some of them.

In more recent years, it has been unsatisfactory trading. Our Indian service, Scindia, which was the first private Indian shipping company to be formed in India about 60 years ago, is now virtually bankrupt and depends on getting assistance from the Government of India.

The Japanese are attempting to regroup and minimize their losses. Further erosion of rates which this bill could bring about, with individually negotiated service contracts, mandatory action by steamship lines will only drive rates down further. Many shipowners are struggling to stay afloat and will do this kind of thing to create cash flow to try to stave off the evil day. Therefore everyone else will suffer.

The calls at Halifax and Saint John are rated, as you may know, on what is called a substitute part concept, where a Montreal bill of lading is provided to the shipper or receiver but the steamship line pays the railroad for the in-land haul. That is about 25 percent of the ocean freight. With some of the bulk commodities moving from Canada, after paying all ancillary charges, the net amount left to the shipper is often practically zero. If the rates go down further, it seems to me that the ports of Halifax and Saint John are most vulnerable, because the lines calling there are only getting 75 percent of the ocean freight in which to operate, the other 25 percent going to the railways.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourriez-vous me dire en quelques mots quelles sont ces conditions du marché, car je ne connais pas trop la situation. Il semble évident que les transporteurs ne font pas d'argent, mais pourquoi n'en font-ils pas? Où est le problème?

M. Thom: Leurs principaux problèmes, actuellement, résident dans la capacité excédentaire des navires porte-conteneurs, dans la stagnation du commerce mondial et dans la faible marge de négociation qu'ont les transporteurs dans le contexte actuel.

Il est bon de se rappeler qu'à l'exception du trafic entre l'Est du Canada et les Caraïbes, le Canada ne possède, à ma connaissance, aucune voie maritime qui pourrait être rentable si elle n'était empruntée que par des cargos canadiens. Par conséquent, lorsqu'un transporteur maritime prend la décision d'abandonner complètement ses activités de transport en Amérique du Nord, il tient également compte du volet américain.

J'essaie de vous donner des exemples où des transporteurs ont abandonné la partie. Nous servions d'intermédiaire à un consortium méditerranéen du nom de Med Lake, qui faisait la navette entre les Grands Lacs et la Méditerranée. Ce consortium regroupait cinq propriétaires de navire. Dès l'introduction des conteneurs, l'un d'eux s'est joint à deux autres transporteurs maritimes pour former un consortium de navires porte-conteneurs, ce qui a considérablement réduit les activités des navires de ligne qui manutentionnent dans les ports des Grands Lacs et à Churchill. Certains transporteurs ont été victimes de cette innovation et n'ont pas voulu investir les sommes nécessaires pour se lancer dans le transport par conteneur. Cela explique les difficultés éprouvées par quelques-uns d'entre eux.

Depuis quelques années, le commerce international n'est plus ce qu'il était. Notre ligne indienne, Scindia, qui a été la première à être mise sur pied en Inde, il y a de cela environ 60 ans, est pratiquement en faillite à l'heure actuelle et sa survie dépend de l'aide qu'elle recevra ou non du gouvernement indien.

Les Japonais essaient de se regrouper et de minimiser leurs pertes. Si l'adoption de ce bill, qui prévoit la négociation de contrats d'exclusivité limitée avec des transporteurs indépendants, entraîne une érosion des tarifs, les mesures qu'imposent les transporteurs maritimes en représailles ne feront qu'empirer les choses. Bien des propriétaires de navire arrivent à peine à se tirer d'affaires et ils prendront tous les moyens pour augmenter leurs rentrées afin de tenter d'éviter le pire. Par conséquent, tout le monde en souffrira.

Les droits d'escale aux ports d'Halifax et de Saint-Jean sont fixés, comme vous le savez peut-être, en fonction de la notion de ports de substitution. L'expéditeur ou le destinataire reçoit un connaissement de Montréal, et le transporteur paie le tarif du chemin de fer pour la portion terrestre du transport. Ce tarif s'applique pour environ 25 p. 100 des marchandises expédiées par transport océanique. Comme une partie des marchandises expédiées en vrac viennent de l'intérieur du Canada, une fois que les frais accessoires ont été payés, l'expéditeur n'a à peu près plus aucun profit. Si le tarif baisse davantage, j'imagine que les ports d'Halifax et de Saint-Jean deviendront très vulnérables, car les services des transporteurs maritimes ne

[Text]

On the west coast, leaving aside the problems of the container clause out there, the propinquity of Vancouver to Seattle-Tacoma would attract people to think of that if there are further rate erosions, which I believe could affect business to Vancouver.

Montreal is in a more advantageous situation because 50 or 60 percent of its container traffic is of American origin or destination. The lines serving Montreal to Europe are operating as a conference carrier with respect to a Canadian cargo and are completely independent of anybody's jurisdiction with respect to U.S. cargo moving through Montreal.

Senator MacDonald (Halifax): Thank you very much.

Senator Adams: Continuing along the same lines of Senator MacDonald's questioning, referring to the 19 lost companies, did they merge into the six existing companies or are they completely shut down?

Mr. Thom: No, they are all independent, one from the other, if I am answering your question.

Senator Adams: No, Mr. Thom. You previously said that there were 25 shipowners and only six are remaining. Did the 19 lost companies go into bankruptcy or did they merge into the six remaining companies?

Mr. Thom: They were all independent firms of world reputation. Louis Dreyfus of France, Chargeurs Reunis of Paris, the Ocean Trading and Transportation Group of the U.K., which was the number two ship-owning company, these were all world class names in shipping. Shipping is in bad shape.

Senator Adams: Now there are less ships?

Mr. Thom: Yes.

Senator Macdonald (Cape Breton): To sum up, would it would it be fair to say that your opinion is that the present act works reasonably well, and it could be that this new act might do more harm than good?

Mr. Thom: I believe so.

The Chairman: Thank you, Mr. Thom.

Mr. Thom: I very much appreciate the opportunity to appear before this committee.

The committee adjourned.

[Traduction]

sont requis que pour 75 p. 100 des marchandises à transporter, l'autre 25 p. 100 étant transporté par chemin de fer.

Sur la côte Ouest, si on exclut les problèmes relatifs aux conteneurs, la proximité de Vancouver par rapport à Seattle-Tacoma jouerait en faveur de Seattle-Tacoma s'il y avait d'autres baisses de tarif, ce qui pourrait causer préjudice aux transporteurs de Vancouver.

Montréal est dans une situation plus avantageuse, car 50 à 60 p. 100 des marchandises transportées par conteneur viennent des États-Unis ou y sont destinées. Les transporteurs maritimes qui font la navette entre Montréal et l'Europe sont regroupés en conférence de cargos canadiens et échappent tout à fait au contrôle d'autres associations qui regrouperaient des transporteurs américains faisant escale à Montréal.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Merci beaucoup.

Le sénateur Adams: Dans la même veine que la question du sénateur MacDonald, les dix-neuf transporteurs perdus se sont-ils fusionnés pour former les six compagnies existantes ou ont-ils complètement cessé leurs activités?

M. Thom: Non, ils sont tous indépendants les uns des autres, si c'est ce que vous me demandez.

Le sénateur Adams: Non, monsieur Thom. Vous avez mentionné précédemment qu'il y avait vingt-cinq propriétaires de navire autrefois, et qu'il n'en reste que six. Les dix-neuf qui ont disparu ont-ils fait faillite, ou se sont-ils fusionnés pour former les six compagnies qui restent?

M. Thom: C'étaient tous des transporteurs indépendants de réputation mondiale: Louis Dreyfus de France, Chargeurs Réunis de Paris, Ocean Trading and Transportation Group du Royaume-Uni, qui était le deuxième plus important propriétaire de navire dans ce pays, et ainsi de suite. C'étaient tous des transporteurs de renommée mondiale. Le transport maritime se porte effectivement très mal.

Le sénateur Adams: Il y a maintenant moins de navires?

M. Thom: Oui.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Somme toute, aurions-nous tort d'en conclure que vous trouvez que la loi actuelle est passablement appropriée, et que cette nouvelle loi fera plus de tort que de bien?

M. Thom: Je le crois.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thom.

M. Thom: Je suis très heureux d'avoir pu exposer mon point de vue devant votre Comité.

Le Comité suspend ses travaux.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Consultative Shipping Group:

Mr. G. Russel Sunderland, Chairman and Director of Shipping Policy, U.K. Department of Transportation;

Mr. D. L. McMillan, First Secretary, Civil Aviation and Shipping, British Embassy, Washington D.C.;

Mr. M. A. De Ruiter, Director of Shipping and Maritime Affairs, Netherlands Ministry of Transport.

Du «Consultative Shipping Group»:

M. G. Russel Sunderland, président et directeur des politiques maritimes, ministère des Transports du Royaume-Uni;

M. D. L. McMillan, premier secrétaire, aviation civile et maritime, ambassade de Grande-Bretagne, Washington (D.C.);

M. M. A. De Ruiter, directeur des affaires maritimes, ministère des Transports des Pays-Bas.

From Montreal Shipping Inc.:

Mr. James L. Thom, President.

De «Montreal Shipping Inc.»:

M. James L. Thom, président.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 16, 1987

Issue No. 12

Eighth proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 16 juin 1987

Fascicule n° 12

Huitième fascicule concernant:

La teneur du projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (or Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Turner

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (ou Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21, An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 JUIN 1987
(17)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Muir, Stollery et Turner. (9)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**De la «Canadian Industrial Transportation League»:*

M. David Long, président;

M. Joseph P. Dion, directeur de la politique de développement;

M. J. M. Anderson, directeur.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

M. Long fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

A 10 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 16, 1987
(17)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Bell, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Stollery and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

*Witnesses:**From the Canadian Industrial Transportation League:*

Mr. David Long, President;

Mr. Joseph P. Dion, Director of Policy Development;

Mr. J. M. Anderson, Director.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated November 27, 1986, resumed consideration of the subject matter of Bill C-21, intituled, "An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979, and to amend other Acts in consequence thereof."

Mr. Long made a presentation and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:40 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 16, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to examine the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this morning we have with us representatives from the Canadian Industrial Transportation League. Mr. Long, you may proceed.

Mr. David Long, President, Canadian Industrial Transportation League: Mr. Chairman, on my right is Mr. John Anderson, who is the Traffic Manager of the Newsprint Division of James MacLaren Industries and Chairman of the CITL, and on my left is Mr. Joseph Dion, who is the Director of Policy Development for the CITL. We thank the committee for this opportunity to bring to your attention the views of our membership respecting the subject matter of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986. We are a national association representing senior transportation managers responsible for the purchase of transportation services. We have over 900 individuals who represent some 450 companies, and these companies are located in every region of Canada. These companies ship bulk resources, processed goods and manufactured products domestically and internationally. Our members purchase transportation services in all four modes of transport as well as in the intermodal movement of goods. Our members who ship overseas do so in very significant volumes, and the nature of their product is such that freight rates are a substantial portion of the landed price. Our members, therefore, are very sensitive to ocean freight rates which we believe are kept artificially high as a result of restrictions on competition by transport service providers.

We would also note that we have already had the opportunity to make known the view of our membership to the legislative committee of the House of Commons which also considered Bill C-21.

We as an association have been extremely active in and, we believe, central to the ongoing transportation policy deliberations of the government since 1984. This does not say that we have not always been active in representing Canadian shippers for 71 years but, rather, highlights that in the current transportation policy paradigm, transportation is recognized as a derived demand and hence, concerns of the shipper—be he resource producer, processor, manufacturer or retailer—are foremost. The long legacy of the transportation system-building era has made this rather obvious analysis difficult for some, especially some carriers, to understand.

The realities of competitive international trade in the 1980s make it impossible for Canadian business and the Government

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 16 juin 1987

[Traduction]

Le comité permanent du Sénat sur les transports et les communications s'est réuni aujourd'hui, à 9 heure 30, pour examiner la question du Bill C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous recevons aujourd'hui les représentants de la Canadian Industrial Transportation League (CITL). M. Long, vous avez la parole.

M. David Long, président, Ligue canadienne des transports industriels: Monsieur le Président, je suis accompagné aujourd'hui de M. John Anderson, assis à ma droite, directeur du Trafic, Division du papier journal, pour les Industries MacLaren et président de la CITL, et, à ma gauche, de M. Joseph Dion, directeur, élaboration des politiques, de la CITL. Nous vous remercions de nous accueillir pour présenter le point de vue de nos adhérents à propos du projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes. Nous sommes une association nationale qui regroupe des cadres supérieurs, chargées d'acquérir des services de transport. Nous comptons plus de 900 adhérents, représentant environ 450 entreprises, situées dans l'ensemble du territoire canadien. Ces sociétés expédient des matières premières en vrac, des produits transformés et des produits manufacturés, sur le marché intérieur comme à l'étranger. Nos adhérents achètent des services aux quatre modes de transport, mais font aussi appel aux modes combinés. Ceux d'entre nous qui expédient des marchandises à l'étranger le font pour des volumes considérables, et, compte tenu de la nature de ces produits, les tarifs de transport des marchandises constituent une part considérable du prix rendu. C'est pourquoi les membres de notre association sont extrêmement sensibles aux tarifs de transport des marchandises par voie maritime qui, selon nous, ont été maintenus à un taux artificiellement élevé par suite des restrictions imposées à la concurrence par les transporteurs.

Nous attirons également votre attention sur le fait que nous avons déjà eu l'occasion d'exposer le point de vue de nos adhérents au comité de la Chambre des communes chargés d'étudier le projet de loi C-21.

Nous pensons que notre association a joué un rôle extrêmement actif et déterminant dans les délibérations permanentes tenues par le gouvernement depuis 1984 à propos des transports. Cela ne veut pas dire que nous n'avons pas toujours représenté de façon active les expéditeurs canadiens depuis 71 ans, mais cela illustre plutôt le fait que lorsqu'on parle de ces politiques, les transports sont considérés comme une demande indirecte; c'est pourquoi, les problèmes relatifs à l'expéditeur—qu'il soit producteur de matières premières, transformateurs, fabricants ou détaillants, passent au premier plan. L'héritage des longues décennies durant lesquelles le réseau de transport s'est peu à peu construit rend ce genre d'analyse difficile à comprendre, surtout pour certains transporteurs.

Les réalités du commerce international dans les années 80, et la concurrence auxquelles ils donnent lieu sont telles que les

[Text]

of Canada to ignore. We have argued in this manner for the two companion pieces of legislation which the Minister of Transport originally tabled on June 26, 1986, following the review announced in February 1985. The others, now known as Bill C-18 and Bill C-19, deal with rail, highway and air. We feel that the arguments regarding the international competitiveness of Canadian commerce are even more cogent for deep-sea fishing. We have supported the entire package of pro-competitive transportation legislation right from the beginning consistently throughout and are pleased that it is now nearly complete. The package of transportation reforms, however, will not be complete until Bill C-21 is passed.

We feel that in regard to the subject matter of Bill C-21, there is only one point at issue: How soon and how effectively can the cartel practices of ocean carriers be ended? In this country we have competition laws which in different forms have protected Canadians from improper business practices for almost 100 years. We do not know in detail which industries are exempted from its provisions, but we do know that all modes of transport have either been given immunity from the competition laws or have simply acted as though they had and gotten away with it. We understand why it may have been appropriate in the historical context in which the regulations were brought in for rail, highway and air. For the marine mode however, it appears to be simply a case of market power and lack of international legal control which allowed them to set up an international standard of business practice which would clearly be illegal in many, if not most, international jurisdictions.

The onus is on those who would defend this anti-competitive behaviour. Their only argument which we have heard is the supposed chaos which would result if they had to compete in an open market. We have been hearing this argument about chaos for a long time, including while dealing with the other two bills on transportation. The truckers spoke of chaos in the context of Bill C-19; the railways certainly spoke of chaos with respect to Bill C-18. However, the government has not found these arguments sustaining or credible.

Our members who produce metal, coal, pulp and paper, grain and automobiles can only scoff at such special pleading. These producers who are our members know and work in a real competitive world of international markets. This is quite different from some of the self-imposed competitive pressures of ocean carriage where a major factor is the existence of too many ships built by the shipowners for reasons best known to themselves.

The dire warnings of declining services to Canadian ports, we have heard in various modal guises. We have heard that trucking services will be curtailed to remote communities, and that rail lines will be abandoned holus-bolus. This posturing

[Traduction]

entreprises et le gouvernement du Canada sont obligés d'en tenir compte. Nous avons également adopté ce point de vue à l'égard des deux projets de loi complémentaires que le ministre des Transports avait initialement déposés le 26 juin 1986, suite à l'examen annoncé en février 1985. Ces deux projets de loi, en l'occurrence le C-18 et le C-19, traitant des transports ferroviaires, routiers et aériens. Nous pensons que les arguments relatifs à la capacité concurrentielle du Canada s'appliquent encore plus à la pêche hauturière. Nous avons, depuis le tout début, appuyé le train de loi destiné à intensifier la concurrence dans le domaine des transports et nous sommes heureux de le voir pratiquement à destination. Toutefois, il faudra attendre l'adoption du projet de loi C-21 pour que ce train de mesures soit complet.

Nous pensons qu'en ce qui concerne ce projet de loi, une seule véritable question se pose: à quelle date, et avec quelle efficacité aura-t-on réussi à mettre fin aux pratiques de cartel des transporteurs maritimes? Nous avons, au Canada, différentes séries de lois sur la concurrence qui, depuis près d'un siècle, nous protègent contre les pratiques commerciales déloyales. Nous ne savons pas, dans le détail, quels secteurs sont exemptés de ce dispositif, mais nous savons pertinemment que tous les modes de transport ont été dispensés d'appliquer les lois sur la concurrence ou, du moins, qu'elles ont fait comme si, sans qu'on les rappelle à l'ordre. Nous savons que le contexte historique dans lequel ont été adoptés les règlements applicables aux transports ferroviaires, routiers et aériens tendent à justifier cela. Toutefois, en ce qui concerne le transport maritime, il faut plutôt attribuer ce phénomène à une mainmise sur le marché et une absence de surveillance juridique internationale, lesquelles ont permis l'établissement de pratiques commerciales que bon nombre d'instances internationales, sinon la plupart, considéreraient indubitablement comme illicites.

Il appartient aux défenseurs de cette stratégie anti-concurrentielle de se justifier. Or, jusqu'ici, ils se contentent d'invoquer le désordre généralisé que ne manquerait pas, selon eux, d'engendrer une libre concurrence. Voilà bien longtemps que l'on nous sert un tel argument, et il ne nous a d'ailleurs pas été épargné lors des discussions sur les deux autres projets de loi concernant les transports. Les transporteurs routiers ont évoqué le chaos durant la discussion sur le projet de loi C-19; les transporteurs ferroviaires ont fait de même lorsqu'il s'est agi du projet de loi C-18. En dépit de cela, le gouvernement ne s'est pas laissé convaincre.

Bien évidemment, face à des arguments aussi spécieux, nos adhérents qui produisent du métal, du charbon, de la pâte à papier, des céréales et des automobiles ne peuvent que hausser les épaules, car eux travaillent sur des marchés mondiaux, où la concurrence est réelle. On est loin des pressions anticoncurrentielles que s'imposent mutuellement les transporteurs maritimes, notamment parce que les armateurs ont fait construire trop de navires, pour des raisons qu'eux seuls peuvent expliquer.

Nous avons entendu les tristes sirènes qui nous avertissaient du déclin des services destinés aux différents modes dans les ports canadiens. Nous avons également entendu dire que les services de transports routiers aux localités éloignées seraient

[Text]

does not daunt shippers. For too many generations we have paid premium prices for transport services that are sometimes less than adequate.

We know the economics of the business as well as any operator. We know because we have seen them adjust quickly to business realities when their cozy, protected status is suddenly exposed. Let me illustrate with one experience of one of our members, and that member happens to be sitting beside me. It is Mr. Anderson's quotation:

Up until 1983, we were the largest single shipper of newsprint in containers out of eastern Canada. In 1983 a combination of factors—the devaluation of the Swedish krona, the drop in the pound sterling, and excessively high transportation costs—were going to knock us out of the market. About that same time CAST, the only viable alternative to the conferences, was forced into the conference system because of creditors . . .

I, and the Pulp and Paper Association of which I am also a member, met with the conferences and pleaded our case. They wanted a 25% increase at this point. We said we could not absorb it, pass it on or even stay in the market. We needed a 25% reduction. One member relented and offered us such a rate, but later, conference inspectors found out about this separate arrangement and they forced the member to bill us for the difference.

Six months later, when competition started to come into the service, the same people came back to me and offered to haul the same containers for 50% less than I was paying six months before. It could be that they were using this as an umbrella, but they said they would haul it for 25% less. He came back and said the conference members would not accept the rate.

The introduction of competition to ocean carriage is very easy: End this inexplicable exemption to the Competition Act. That is what we feel should be done. As a compromise—and only as a compromise—we accept the proposals of Bill C-21. Mr. Chairman, after two years of debating, this bill is clearly a compromise to the shipping community. The substantive proposals of the bill, the right of independent action, service contracts and an end to loyalty contracts make the first necessary steps to righting the historical distortions.

We are well aware that those who benefit from the status quo will fight change every step of the way. These proposals must not be watered down. The Government of Canada, after a great deal of consultation, has proposed these as reasonable conditions for the granting of protected status to this small sector of the Canadian economy. We have already reached a con-

[Traduction]

réduits, et que certaines lignes ferroviaires seraient abandonnées aux mauvaises herbes. Toute cela ne serait décourager les expéditeurs. Depuis bien trop longtemps, nous sommes habitués à payer le prix fort pour des services de transport souvent indigents.

Nous savons, aussi bien que n'importe quel agent du secteur, quelles en ont les contraintes économiques. Nous les connaissons parce que nous les avons vus s'adapter très rapidement à ces réalités une fois dépouillés de leur statut privilégié, de leur protection douillette. Je citerai, à ce sujet, l'expérience de l'un de nos membres, M. Anderson, qui est justement assis à ma droite:

Jusqu'à 1983, nous étions le principal expéditeur de papier journal par conteneur de l'est du Canada. Mais dès 1983, sous l'effet conjugué de la dévaluation de la couronne suédoise, de la chute de la livre sterling et des coûts de transport prohibitifs, nous étions sur le point de lâcher prise. Au même moment, la seule solution de rechange valable au système des conférences, à savoir CAST, se voyait obligé d'y adhérer par ses créanciers . . .

Accompagné des représentants de l'Association des pâtes et papiers, dont je suis membre également, je m'efforçai de plaider notre cause auprès des conférences. Elles réclamaient alors une augmentation de 25 p. 100, alors qu'il nous fallait une réduction de 25 p. 100 pour pouvoir rester à flot. L'un des membres se laissa convaincre et nous offrit le taux réclamé; mais, quelque temps plus tard, les inspecteurs de la conférence eurent vent de cette entente distincte et obligèrent leurs adhérents à nous facturer la différence.

Six mois plus tard, alors que la concurrence commençait à se faire sentir, les mêmes personnes vinrent me proposer de transporter les conteneurs en question pour un prix inférieur de 50 pour cent à ce que je payais six mois auparavant. Peut-être s'agissait-il d'un paravent, mais toujours est-il qu'ils se déclarèrent prêts à le faire pour 25 pour cent de moins. Seulement, quelque temps plus tard, ils m'apprirent que les membres de la conférence refusaient ce tarif.

Il est très facile d'instaurer à nouveau la concurrence dans le secteur des transports maritimes: il suffit, pour cela, de supprimer cette exemption inexplicable à la Loi sur la concurrence. Pour nous, cette mesure s'impose. Cependant, à titre de compromis, et uniquement de compromis, nous acceptons les propositions du projet de loi C-21. Monsieur le Président, après deux années de débat, il est évident que ce projet de loi représente un compromis pour des expéditeurs. Les propositions de fond qu'il contient, telle que le droit à une action indépendante, les contrats d'exclusivité limitée et la suppression des contrats d'exclusivité, constituent les premiers pas vers un redressement des distorsions trop longtemps imposées.

Nous savons bien que les privilégiés qui profitent du statu quo se batteront pied à pied contre tout changement. Mais il ne faut pas que ces propositions soient édulcorées. Après des consultations approfondies, le gouvernement du Canada propose des conditions raisonnables afin de protéger ce secteur restreint de l'économie canadienne. Nous sommes déjà parve-

[Text]

sensus which is not ideal from a shipper's standpoint. If the industry does not wish to accept the privilege on these conditions, let them go without.

Let us reassure this committee; should the conference lose all exemption and be subject to the Competition Act, Canada will not be stranded. We will still get our products to market and Canadian jobs will not be endangered. In fact, they will be enhanced in the long run, and there may well be more of them created.

Under a competitive regime, there would naturally be a transfer of wealth from the carriers back to producers as prices declined to an equilibrium level from the higher level they are kept at now by restricting supplies. The producer could pass this money on to shareholders, employees or customers in the form of lower prices. We would expect the last to stimulate demand and production, and ultimately raise employment levels. The carriers, of course, would undoubtedly have to work harder to retain the business they are now assured by law. Doubtless, the inefficient and the poorly-managed would fail. That is the economic regime in which all our members work today.

It is up to the government to balance the costs and benefits—the costs to the few and the benefits to the many. In so doing, we feel it is the role of our government to consider whether the companies involved, carrier and shipper, are Canadian-owned, and whether the profits and salaries remain in Canada or are transferred to foreign countries. Should this be done, we are confident that the government will decide that requiring world shipping lines to compete in the Canadian jurisdiction will create a net benefit to Canadians as shareholders, employers and employees.

Mr. Chairman, by way of conclusion, and in summary we would say that, despite any concern which we, as shippers, might have with the substance of the bill as drafted, the Canadian Industrial Transport League, on behalf of its members and all Canadian shippers, urges the committee and the Senate to do all that is necessary to ensure the proposed changes become law. By giving the producers of Canada access to competitive ocean transport services, the Government of Canada can only benefit Canadian industry and the economy as a whole.

Any short-term dislocations occasioned by the removal of artificial constraints to open competition will be minor when compared to the far-reaching beneficial results of removing this historical anomaly to the regulation of commerce.

If this committee will permit, we will conclude our remarks by saying that Canadian business is good and tired of the special status accorded to the transport carrier industry. We can only presume it is for historical reasons; there is no other con-

[Traduction]

nus à un consensus, qui est loin de représenter l'idéal pour les expéditeurs. Si les transporteurs ne sont pas prêts à accepter les privilèges qu'on leur offre, qu'ils s'en passent purement et simplement.

Nous tenons à rassurer le comité: si la conférence devait perdre toutes ses exemptions et être assujettie à la Loi sur la concurrence, le Canada ne se retrouverait pas pour autant dans l'ornière. Nous réussirons à acheminer nos produits à destination, et les emplois seront préservés. Bien au contraire, leur sécurité sera renforcée et peut-être en créera-t-on davantage.

Si la concurrence est rétablie, les richesses seront tout naturellement transférées des transporteurs aux producteurs, et les prix quitteront le niveau artificiellement élevé auquel les maintient la restriction des approvisionnements, pour redescendre à un niveau d'équilibre. Les producteurs pourront ainsi en faire profiter leurs actionnaires et leurs employés, ou encore leurs clients, sous forme d'un abaissement des prix. Cette dernière mesure devrait stimuler tant la demande que la production, et contribuer à augmenter le niveau d'emploi. Quant aux transporteurs, dans une telle hypothèse, il leur faudra évidemment travailler plus dur pour conserver un marché que la loi leur garantit aujourd'hui. Il va de soi que les moins efficaces et les plus mal gérés d'entre eux disparaîtront. Telles sont d'ailleurs les conditions économiques dans lesquelles nos propres adhérents doivent survivre aujourd'hui.

Nous pensons qu'il incombe au gouvernement d'équilibrer les coûts et les avantages, c'est-à-dire les coûts supportés par quelques-uns et les avantages profitant au plus grand nombre. Ce faisant, le gouvernement devra se pencher sur la question de la propriété canadienne des entreprises concernées, transporteurs comme expéditeurs, et déterminer si les profits et les salaires demeurent au Canada, ou s'ils sont transférés dans les pays étrangers. Si tel devait être le cas, nous sommes convaincus que le gouvernement, en imposant aux transporteurs maritimes internationaux des conditions normales de concurrence au Canada, servira les intérêts des actionnaires, des employeurs et des employés canadiens.

Pour conclure, Monsieur le Président, nous dirons qu'en dépit des préoccupations que peuvent continuer de nourrir les expéditeurs à l'égard des dispositions actuelles du projet de loi, la Ligue canadienne des transports industriels, au nom de tous ses adhérents et de tous les expéditeurs canadiens, exhorte le comité et le Sénat à adopter toutes les mesures nécessaires pour que soit donnée force de loi aux mesures proposées. En ouvrant aux producteurs canadiens l'accès à des services de transports maritimes concurrentiels, le gouvernement du Canada ne peut que servir les intérêts du secteur et de l'ensemble de l'économie canadienne.

Les quelques secousses que pourrait occasionner la suppression d'entraves artificielles à une libre concurrence ne sauraient compter face aux énormes avantages qu'apportera l'abolition de cette anomalie historique en matière de réglementation du commerce.

Avec la permission du comité, nous concluons en disant que les entreprises canadiennes sont excédées du statut privilégié accordé au secteur des transports, dont la seule justification ne peut être que d'origine historique. Nous aussi, nous nous lais-

[Text]

ceivable explanation. Although the metaphor is modally incorrect, we would say that we too indulge in national dreams. However, it may well be that in the 1980s it is time for national realities, and although "export or perish" may be an exaggeration, export or accept a substantially diminished standard of living is fact.

The people and the Government of Canada cannot expect us to successfully export and sell our often low-value goods when they are transported to world destinations at ocean freight rates kept artificially high.

Again, we only ask to be given a fighting chance. We urge the committee to report to the Senate that the goals of Bill C-21 are good for Canada, that the provisions provided to attain these are well fashioned, and that the ramifications of this bill are ultimately beneficial. Further, we hope that the Senate will take into account what we have said on considering any legislation relevant to these concerns which may be referred to it by the House of Commons.

We thank you very much. We are certainly open to any questions that you may want to ask of us.

The Chairman: Thank you, Mr. Long. Senator Graham.

Senator Graham: I would like the witness to tell us a little more about his organization. You say that you are a national association representing senior transportation managers. Presumably this is with the blessing of the 450 companies that you represent. How is your organization financed?

Mr. Long: We are financed largely through membership dues. It is the companies themselves that are the members of the organization. We have principal and what are called additional members, but it is in the name of the company, represented by an individual.

Senator Graham: You say that you have been extremely active in and central to the on-going transportation policy deliberations of the government since 1984. Would you explain how you are central to it? You seem to suggest that you are a very vital part of the government deliberations, and since 1984. That interests me also.

Mr. Long: For a long time, not to exaggerate, shippers have felt that they have not been getting a fair shake. As I mentioned in the presentation, transportation is becoming recognized as a derived demand, namely that there would be no need for transportation services unless there were people like us who had to ship goods from A to B.

In 1967 we felt that we had a fairly competitive piece of transportation legislation, but a lot has changed since then. Shippers looked south of the border, to some extent, and saw advantages that shippers were getting in the United States

[Traduction]

sons parfois aller à certains rêves à propos de notre pays, et bien que la métaphore ne soit pas tout à fait adéquate, je dirai que les années 80 sont peut-être la décennie des réalités nationales, c'est pourquoi, plutôt que de paraphraser «marche ou crève» en disant «exporte ou crève», je dirais, de façon plus modérée, «exporte ou accepte de voir chuter ton niveau de vie».

La population et le gouvernement du Canada ne sauraient s'attendre à ce que nous exportions et vendions des marchandises dont le prix de base est souvent faible si leur transport vers les destinations les plus variées dans le monde entier doit se faire à des tarifs artificiellement élevés.

Une fois de plus, nous demandons simplement qu'on nous permette de nous battre dans des conditions équitables. Nous exhortons le comité à faire valoir au Sénat que les objectifs du projet de loi C-21 sont bénéfiques pour le Canada, que les dispositions devant permettre de les atteindre sont bien conçues et qu'à long terme, ce projet de loi aura des répercussions bénéfiques. En outre, nous espérons que le Sénat tiendra compte de notre prise de position lorsqu'il étudiera d'autres projets de loi touchant ce domaine et que pourrait lui soumettre la Chambre des communes.

Nous vous remercions infiniment. Nous sommes entièrement à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le président: Je vous remercie, M. Long. Sénateur Graham, vous avez la parole.

Le sénateur Graham: J'aimerais que le témoin nous décrive de façon plus détaillée l'organisation qu'il représente aujourd'hui. Vous dites qu'il s'agit d'une association nationale qui regroupe des cadres supérieurs responsables des transports. J'imagine que votre association a la bénédiction des 450 sociétés pour lesquelles vous travaillez. Quelles sont les modalités de financement de votre organisation?

M. Long: Essentiellement, les cotisations de nos adhérents. Ce sont d'ailleurs les sociétés elles-mêmes qui sont membres de notre organisation. Nous avons des membres principaux et ce que nous appelons des membres supplémentaires; mais l'adhésion se fait au nom de la société, laquelle est représentée par un particulier.

Le sénateur Graham: Vous dites avoir pris une part très active et joué un rôle très déterminant lors des délibérations permanentes concernant la politique des transports du gouvernement, depuis 1984. Pourriez-vous expliquer comment vous en êtes arrivés à jouer un tel rôle? Vous semblez dire, en effet, que depuis 1984, vous jouiez un rôle crucial dans le cadre de ces délibérations.

M. Long: Voilà bien longtemps, et je pèse mes mots, que les expéditeurs se disent qu'on leur réserve la portion congrue. Comme je l'ai dit dans mon exposé, les transports tentent d'être considérés comme une demande dérivée, c'est-à-dire que l'on n'aurait pas besoin de services de transport s'il n'y avait des gens comme nous, qui doivent expédier des marchandises d'un point A à un point B.

Nous considérons, en 1967, que la législation en matière de transports préservait adéquatement la concurrence; mais, depuis, les choses ont considérablement changé. Les expéditeurs ont étudié quelque peu la situation aux États-Unis et ils

[Text]

under a deregulated regime. We felt that we had to be central to the thinking and development of any review of a major piece of transportation legislation in Canada.

The government has undertaken an excellent consultative process. We spoke to them on three occasions before they came out with the initial paper called "Freedom to Move". In those early stages, we made sure that the shippers' word was heard and was heard in a very cogent way. That is why we say we have been central to the process.

Senator Graham: We are all sensitive to the events of 1984, at least I am. I am not being political, but I am curious. Has your deeper interest, if I may put it that way, occurred as a result of a change of government and what you may suggest is a greater concern on the part of that government to transportation problems, or is it because these transportation difficulties with which you are dealing have cropped up and been more prominent in that particular time frame?

Mr. Long: There is absolutely no political relationship to our involvement. At the end of 1983, it just so happened that we conducted a survey among all our membership. This was before "Freedom to Move" was tabled or even considered. We were quite shocked by the response of our membership.

Up until that time they had a fairly even view of the transportation environment. By that I mean that a lot of our shippers favoured many elements of regulation. However, when the survey came out, there was a resounding support for deregulation, as we understand it.

To give you a very specific example, 91 per cent of our membership from coast to coast favoured open price and service competition, which is really the essence and the guts of this proceeding here. This is before "Freedom to Move" or the bills came along.

That is the main reason why we had an ability to support our membership. You know as well as I do that many associations have difficulty trying to develop a consensus. By way of luck, we had a consensus built in by the survey even before the process started.

The other point I would make is that businesses are increasingly realizing that any savings in transportation costs go right to the bottom line. If you can save five per cent or 10 per cent or 15 per cent in your transportation costs, it goes right to profit. In this era of downsizing and being more productive and more efficient, any type of saving of that magnitude is surely looked at by the corporate offices. We have had people suggesting that middle management that are responsible for transportation within these companies do not have the ear of the chairman of the board or the corporate office. That is ceasing to be the case. They understand that if you can save ocean freight rates to the tune of 30 or 40 per cent, that has a tremendous impact on the marketability of the products of that company.

[Traduction]

se sont aperçus des avantages que pourrait leur apporter une déréglementation. Selon nous, il nous fallait être au cœur de tout effort de réflexion et d'élaboration qui précéderait l'adoption de tout projet de loi en matière de transports au Canada.

Le gouvernement a entrepris un processus consultatif remarquable. Nous avons rencontré ses représentants à trois reprises, avant qu'il ne publie le premier document, intitulé «Aller sans entraves». C'est ainsi que, dès les premières étapes, nous nous sommes assurés que les suggestions des expéditeurs seraient dûment prises en compte. C'est pourquoi nous disons avoir joué un rôle déterminant dans ce processus.

Le sénateur Graham: Je suis, pour ma part, très sensible aux événements de 1984, et c'est sans doute le cas pour nous tous. Sans aborder l'aspect politique, j'aimerais satisfaire ma curiosité: est-ce que ce regain d'intérêt, si je puis m'exprimer ainsi, résultait d'un changement de gouvernement et d'un nouveau pouvoir plus sensible aux problèmes de transport, ou votre intervention découle-t-elle d'une aggravation des difficultés que vous aviez connues jusque-là?

M. Long: Notre participation n'a absolument rien de politique. Il s'est trouvé que, vers la fin de l'année 1983, nous avions entrepris un sondage parmi nos adhérents, avant même que l'on n'envisage de publier le document «Aller sans entraves». Or, la réaction de nos adhérents nous avait profondément troublés.

En effet, jusque-là, leur point de vue sur le milieu des transports était relativement modéré. J'entends par là que bon nombre des expéditeurs étaient favorables à des nombreux aspects des règlements. Or, une fois le sondage dépouillé, on constata un mouvement massif en faveur de la déréglementation.

Permettez-moi de vous donner un exemple plus précis. Quatre-vingt onze p. 100 de nos adhérents, de l'Atlantique qu Pacifique, étaient favorables à un prix libre et à la concurrence sur les services: nous sommes là au cœur du débat qui se déroule devant votre comité. Cela s'est passé avant qu'il ne soit quelques de «Aller sans entraves» ou des projets de loi.

C'est pourquoi nous étions en mesure d'appuyer nos adhérents. Vous savez, aussi bien que moi, que bon nombre d'associations ont de grosse difficultés à établir un consensus. Or, coup de chance, le sondage avait permis à ce consensus de s'établir de lui-même.

Je voudrais également faire observer que les entreprises s'aperçoivent de plus en plus que toute économie réalisée sur le transport se répercute intégralement. Si vous réussissez à rogner 10 ou 15 p. 100 sur vos coûts de transport, c'est autant de mie dans la poche. On parle beaucoup, aujourd'hui, de réduire la taille des entreprises, d'en augmenter la productivité et l'efficacité; dans ces conditions, vous imaginez bien que les responsables des entreprises sont à l'affût d'économies aussi importantes. D'aucuns ont dit que les cadres moyens responsables des transports au sein de ces sociétés n'avaient pas l'oreille de leur président-directeur-général ou de la haute direction; je répondrai que c'est de moins en moins le cas. Ces gens-là comprennent que si l'on peut économiser jusqu'à 30 ou 40 p. 100 des tarifs de transports maritimes, la commercialisation des produits en sera infiniment facilitée.

[Text]

For those two reasons, we had a consensus built up. An increasing awareness that transportation costs can really contribute to profitability is the reason why we have been central to this entire debate.

Senator Graham: Therefore, we can conclude that your organization supports Bill C-21 without reservation?

Mr. Long: Absolutely. I would like to add one more thing at this stage. Mr. Anderson might be able to comment on this in more detail. The current business practice, particularly on the North Atlantic, is such that it mirrors the items that are in this bill, such as the end of loyalty contracts and the adoption of service contracts. The market is quite competitive out there right now. To take away these elements of the bill will be an anachronism, really. It will be a fact that the bill is out of step with the existing commercial practice.

Senator Bell: Could you warn us if there are some safeguards that should be strengthened in the legislation? You have made it quite clear how open you feel the competition should be. What sort of regulation should be retained or made firmer, if any?

Mr. James M. Anderson, Chairman, Canadian Industrial Transportation League: As I look at the legislation, that is a bare minimum as far as industry is concerned. We have been out of the export market from 1983 until the spring of this year. That has been a rather interesting experience, and I speak particularly of the North Atlantic because that is where I am working. What is actually going on now in the conferences is a de facto right of independent action. They accomplished this by declaring certain commodities as being open tariff, so that their members are free to quote whatever they wish. That is one way they have of competing with non-conference operators, or the independents.

But if this legislation were to be passed whereby the right of independent action by the individual carriers was deleted or restricted, I foresee that within six months there would be few commodities in the open tariff. We would be back to dealing with the conference, and regardless of one's relationship with the conference member, and his willingness to haul at a certain figure which would be profitable to the member and acceptable to the shipper, the conference member would not be allowed to do that under fear of expulsion, fines, and so forth. So, I see the present legislation as being the bare minimum.

Senator Bell: Is that why you indicate that it is a compromise?

Mr. Anderson: It is a compromise. Our industry simply feels that it can survive quite nicely without the conferences. We have reluctantly accepted that it is a fact of life that, because of international commerce, Canada cannot outlaw the conferences; therefore, this bill is our compromise. It does give the shipper some protection.

[Traduction]

C'est pour ces deux raisons que nous avons vu se former un consensus aussi net. C'est parce que nos adhérents ont pris conscience de l'incidence directe d'un abaissement des coûts de transport, que nous avons pu jouer un rôle central tout au long de ce débat.

Le sénateur Graham: Nous pouvons donc en conclure que votre organisation appuie sans réserve le projet de loi C-21?

M. Long: Absolument. Permettez-moi d'ajouter, et M. Anderson souhaitera peut-être aborder la question plus en détail, que les pratiques commerciales actuellement en vigueur, notamment dans l'Atlantique Nord, reflètent exactement les dispositions de ce projet de loi, telles que la suppression des contrats d'exclusivité et l'adoption des contrats d'exclusivité limitée. La concurrence joue d'ores et déjà sur ce marché, et il serait tout à fait anachronique de retirer ces éléments du projet de loi. Il est en tout cas indéniable que ce projet de loi prend le contre-pied des pratiques commerciales actuelles.

Le sénateur Bell: Vous avez dit clairement à quel point il fallait, selon vous, laisser jouer librement la concurrence. Pourriez-vous nous dire s'il y aurait lieu de conserver, voire de renforcer, certains règlements qui constitueraient des mesures de sauvegarde?

M. James M. Anderson, président, Ligue canadienne des transports industriels: Il me semble que ce projet de loi constitue un strict minimum pour notre secteur. Depuis 1983 jusqu'au printemps de cette année, nous avons été exclus du marché des exportations. Je puis vous dire que l'expérience a été des plus instructives, notamment pour l'Atlantique Nord, qui est mon domaine. Aujourd'hui, les conférences ont de facto le droit de prendre des mesures distinctes; elles y sont parvenues en portant certaines marchandises sur un tarif libre, si bien que leurs membres peuvent soumissionner à leur guise. C'est une des façons dont ils disposent pour concurrencer les transporteurs non membres des conférences, ou les indépendants.

Toutefois, si l'on adoptait cette loi, avec pour effet la restriction ou la suppression du droit de mesures distinctes pour les transporteurs individuels, j'imagine que d'ici six mois, la liste du tarif libre sera pratiquement vide. Nous retomberions alors dans les transactions avec la conférence, laquelle, en brandissant la menace d'expulsion ou d'amende, ou d'autres mesures de rétorsion, empêcherait ses membres de négocier de gré à gré. C'est pourquoi le projet de loi actuel représente, selon moi, un strict minimum.

Le sénateur Bell: Est-ce pour cela que vous dites qu'il s'agit d'un compromis?

M. Anderson: C'est en effet un compromis. Notre secteur pense qu'il peut très bien survivre en se passant des conférences. Nous avons fini par nous en accommoder car, pour des raisons de commerce international, le Canada ne peut pas les interdire; c'est pourquoi ce projet de loi représente notre compromis, celui qui donne aux expéditeurs une certaine protection.

[Text]

Mr. Long: What we are striving for is what we call a modal balance. All the modes of transport should be on the same level playing field. They the same.

As Mr. Anderson indicated, the existing legislation brings the conferences into better line with what the shipper would desire, but it does not go as far as Bill C-18 does for rail transportation, which allows confidential contracts. I do not think one can call even the allowance of service contracts or the right of independent action confidential contracts.

The same confidential contracts are creeping increasingly into highway transport. Those two modes, highway and rail, offer confidential contracts to shippers, whereas there is still an element of control and regulation in Bill C-21 in that some of these rates will still have to be followed by the conference even though there are service contracts or other forms of independent action.

We do not want to appear to be intransigent on this; we are in favour of compromise. We feel we have come to a compromise with this particular piece of legislation.

Senator Stollery: After having read the brief and listened to the witnesses, I am struck with only one aspect relative to what we heard from a couple of witnesses last month. It seems to me that you fail to recognize in the brief the view that was expressed by two expert witnesses who appeared before the committee, which is basically that the deep-sea shipping business is an international business, that the port of Halifax and the port of St. John's compete with the ports located in Boston and New York; and that the port of Vancouver competes with the port of Seattle. The tone of the brief seems to ignore that international aspect.

We have been told that the Americans will be reviewing their legislation over the next year or two. That leads me to wonder whether we should not wait to see the results of the review of the American ocean shipping legislation. What do you think about that?

Mr. Long: In no way are we insensitive to what is going on in the international marketplace. In fact, I will go back to what you said at the outset; it is not so much what is happening in the U.S., although that is very significant.

Senator Stollery: But U.S. ports compete with Canadian ports.

Mr. Long: Yes, it is an international phenomenon. What happens all the time is that people draw a connection with this particular piece of legislation and say it will be the cause of inactivity in Canadian ports in the future when what is really happening is that this is a world-wide phenomenon. This is based on new technological developments and larger ships and new round-the-world services which have nothing to do with the Shipping Conferences Exemption Act, *per se*.

[Traduction]

M. Long: Nous nous efforçons de parvenir à ce que nous appelons un équilibre entre les modes, afin de donner à tous les modes de transport les mêmes chances dans la partie qui se joue. Il faut qu'ils se concurrencent les uns les autres et que les règles du jeu soient quasiment identiques.

Comme l'a dit M. Anderson, le projet de loi actuel rapproche les conférences de ce que souhaite les expéditeurs, mais il ne va pas aussi loin que le Bill C-18 pour les transports ferroviaires, lequel permet les contrats confidentiels. Je ne pense pas que l'on puisse assimiler l'autorisation de contrats d'exclusivité limitée, ou le droit de mesures distinctes, à des contrats confidentiels.

En outre, on voit ces mêmes contrats confidentiels devenir monnaie courante dans le domaine des transports routiers. Par conséquent, les transports routiers comme les transports ferroviaires offrent des contrats confidentiels aux expéditeurs, alors que le projet de loi C-21 maintient une certaine réglementation dans la mesure où la conférence doit se conformer à certains taux, en dépit du fait que l'on autorise les contrats d'exclusivité limitée ou d'autres formes d'action distincte.

Nous ne voulons pas nous montrer intraitables; bien au contraire, nous sommes en faveur d'un compromis. Nous pensons d'ailleurs que ce projet de loi constitue un compromis.

Le sénateur Stollery: Le mémoire que nous venons d'entendre me surprend quelque peu lorsque je pense à ce que nous ont déclaré deux témoins, le mois dernier. Il me semble que vous ne tenez pas compte d'un aspect soulevé par deux experts devant notre comité, à savoir que la pêche hauturière est une activité internationale, si bien que le port de Halifax et celui de St-Jean de Terre-Neuve sont en concurrence avec les ports de Boston et de New York, ou encore que le port de Vancouver a comme concurrent celui de Seattle. Or, votre mémoire ne semble pas évoquer cet aspect international.

On nous a dit que, d'ici un an ou deux, les Américains réexamineraient leur législation. C'est pourquoi je me demande s'il ne vaudrait pas mieux que nous attendions le résultat de ce réexamen. Qu'en pensez-vous?

M. Long: Nous sommes tout à fait à l'écoute de ce qui se passe à l'échelle internationale. Vous me permettrez de revenir au début de votre intervention, pour dire que ce qui se passe aux États-Unis, quoique important, n'est pas pour nous le plus déterminant.

Le sénateur Stollery: N'empêche que les ports américains concurrencent les ports canadiens.

M. Long: Bien sûr, mais il s'agit d'un phénomène international. Les gens ont trop souvent tendance à penser que ce projet de loi va réduire l'activité dans les ports canadiens, alors que l'on assiste en fait à un phénomène à l'échelle mondiale. Ce phénomène est provoqué par les progrès techniques, qui permettent à des navires de tonnage infiniment supérieur d'assurer le service en faisant le tour du globe, et cela n'a rien à voir avec la Loi dérogatoire sur les conférences maritime en tant que telle.

[Text]

It is a very competitive world out there and some ships, by design, will not stop at Canadian ports, which is unfortunate. It has to do more with what is happening in the global business sphere than with this particular bill.

Senator Stollery: If I represented Halifax or Vancouver I would be concerned about that, because the business of a port is to receive ships and cargoes. Should we not wait to see what the result of the Americans' attempts at updating their shipping act is?

Mr. Long: The shippers definitely represent the lion's share of the industrial base in Canada. We will have to wait to see how this works out.

As I said, this is an international phenomenon and is really irreversible. This may cause, unfortunately, some Canadian ports to suffer.

In the railway business the carriers went before standing committees and said that the pending deregulation would mean the loss of 10,000 jobs across the country when, in fact, those jobs were going to be lost through attrition over 20 years of downsizing. Perhaps this will continue unabated as efficiencies take over, but what one does if one waits is lose opportunities for the industrial base of Canada; namely, the shippers.

A coalition which is totally supportive of the presentation I have given today has been formed. That coalition is the Concerned Shippers Coalition and represents up to \$300 billion in sales in Canada. That coalition is totally behind keeping the legislation the way it is. If we were to wait for another two or three years and some of these opportunities are not provided for—the examples Mr. Anderson has given previously—then I think we will be the losers.

Senator Stollery: So you are not as concerned about what happens to the ports as you are about what you see as savings in freight costs.

I come from Ontario. Presumably many of the shippers in Ontario would be less interested in shipping through Halifax or Montreal than in putting their cargoes on trucks to Baltimore, New York or Philadelphia, which, in terms of mileage, would be closer to the southern Ontario manufacturing area.

Mr. Long: Not to be political about it, we are very concerned about the ports throughout Canada. We are a national association and do not represent one area. But one has to take a long-term view of this. In any change there will be winners and losers. I suggest to you, as I did in the presentation also, that it is our view that there will be more to gain out of this for the industrial base of Canada than will be lost. With a particular column that is being protected here—shipbuilders and people who work in ports—there is a much greater need and base out there in the world that would be better served with this legislation, because, basically, life is a trade-off.

[Traduction]

La concurrence est acharnée, et en raison de leur tonnage, certains navires ne peuvent mouiller dans les ports canadiens, ce que je déplore. Mais je crois que les facteurs d'ordre général sont beaucoup plus importants que ce projet de loi en particulier.

Le sénateur Stollery: Si je représentait Halifax ou Vancouver, cela aurait de quoi m'inquiéter, car un port est fait pour accueillir des navires avec leur cargaison. ne vaudrait-il pas mieux que nous attendions la mise à jour de la loi américaine sur les transports maritimes?

M. Long: Les expéditeurs représentent indéniablement la part du lion dans l'activité industrielle du Canada. Nous allons devoir attendre et voir comment cela fonctionne.

Comme je l'ai dit, il s'agit d'un phénomène international, à caractère irréversible. Malheureusement, certains ports canadiens en souffriront peut-être.

Lors de leur comparution devant les comités permanents, les transporteurs ferroviaires ont déclaré que les règlements en voie d'adoption entraîneraient la perte de 10 000 emplois dans le pays, alors qu'en réalité, ces emplois étaient en train de disparaître par suite d'une réduction des effectifs étalée sur 20 ans. Peut-être cela se poursuivra-t-il sans interruption avec l'amélioration de la productivité, mais en attendant trop longtemps, on risque d'affaiblir la base industrielle du Canada, à savoir les expéditeurs.

Nous venons d'assister à la formation d'une coalition qui appuie sans réserve le mémoire que nous venons de présenter. Il s'agit de la *Concerned Shippers Coalition*, qui représente jusqu'à 300 milliards de chiffres d'affaires au Canada. Cette coalition est tout à fait favorable au projet de loi dans sa forme actuelle. S'il nous fallait attendre encore deux ou trois ans et si l'on devait nous refuser certaines des perspectives évoquées par M. Anderson, je crois alors que nous aurions perdu la bataille.

Le sénateur Stollery: Par conséquent, vous vous inquiétez moins du sort des ports canadiens que des économies sur les coûts de transport.

Pour ma part, étant de l'Ontario, j'imagine qu'une bonne proportion des expéditeurs ontariens sont moins intéressés par Halifax ou Montréal que par une liaison routière jusqu'au port de Baltimore, New York ou Philadelphie, plus proches de la zone industrielle du sud de l'Ontario.

M. Long: Je ne veux pas entrer dans un débat politique, mais je tiens à dire que nous nous préoccupons beaucoup de la situation des ports dans tout le Canada. Nous sommes une association nationale et nous représentons l'ensemble du territoire. Mais il faut étudier les choses à long terme. Quel que soit le changement, certains en profiteront, d'autres en pâtiront. Selon nous, comme je le disais tout à l'heure, les avantages pour la base industrielle du Canada seront supérieurs aux inconvénients. Vous savez, la vie est faite de concessions mutuelles, alors lorsque vous protégez une minorité, telle que les chantiers navals et les gens qui travaillent dans les ports, il ne faut pas oublier ceux, beaucoup plus nombreux, à qui ce projet de loi rendrait la vie beaucoup plus facile.

[Text]

Senator Stollery: Basically, you do not think that we should be waiting to see what the U.S. Congress decides in its review of their Shipping Act?

Mr. Long: I really do not think so.

Senator MacDonald (Halifax): We have already heard from the Canadian Shippers Association, which is the closest thing to a trade association that we have, who said that the conference people do not talk to them because they do not think that it is worthwhile talking to them; they cannot make a deal. The Canadian Retail Shippers Association—Zellers, Sears and people like that who trade in the Pacific—

Mr. Long: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): —can make a deal; you can make a deal.

Mr. Long: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): So we are here to legitimize a cartel, and it is a *sui generis* situation that we find ourselves in. We are all in favour of competition, and so on, but while you are enthusiastic about Bill C-21, Mr. Anderson is not. He refers to having “reluctantly accepted it,” I think are the words that he used, because it was a fact of life, or reality.

Why do you say on the top of page 4 that “there is only one point at issue: how soon and how effectively can the cartel practices of ocean carriers be ended?” Do you mean internationally?

Mr. Long: Yes, that is clearly our position. We have seen an evolution occurring over the last year. You are quite right, our information on the west coast from our shippers is that things are in a fairly good competitive state out there; it may be one of the reasons why some organizations did not decide to appear before this particular committee, such as the Council of Forest Industries in British Columbia. Mr. Anderson assured me recently that on the North Atlantic, things were in more of a competitive state in the last six months than they were previously to that.

What we are talking about here is keeping the legislation in its current state, which would mirror the existing commercial practice that is going on. Yes, there are many examples out there that suggest that conferences are not working as effectively as they used to, which is clearly to the advantage of the shipper. The sooner some of these conferences cease and desist—I make no bones about it—the shippers will be better off in Canada.

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stollery made references to the American legislation now under review. The United States of America has always put in the window the fact that that is the only nation in the world in which the flag of free enterprise still flies. They have the toughest competition laws; the toughest restrictive practices laws; and the toughest anti-trust laws. We have never had any laws that are anywhere near as tough as theirs are. The Americans take the view that they are saving free enterprises against themselves by the use

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Par conséquent, vous ne pensez pas que nous devrions attendre que le Congrès américain révise le *Shipping Act*?

M. Long: Je n'en vois vraiment pas la nécessité.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous avons déjà reçu le témoignage de la *Canadian Shippers Association*, c'est-à-dire pratiquement une association professionnelle; ils nous disent que les membres de la conférence ne veulent pas leur parler parce qu'ils pensent que cela ne vaut pas la peine; donc, pas moyen de s'entendre. Quant à la *Canadian Retail Association*—Zellers, Sears et des gens comme ça qui font du commerce avec le Pacifique—...

M. Long: Je vois.

Le sénateur MacDonald (Halifax): ... eux, peuvent traiter avec eux.

M. Long: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Nous sommes donc tous ici pour légitimer un cartel, et nous nous trouvons dans une situation *sui generis*. Nous sommes tous en faveur de la concurrence, etc., mais vous vous êtes tout feu tout flamme pour le projet de loi C-21, tandis que M. Anderson a des réserves. Il a bien dit, n'est-ce pas, que vous aviez «fini par vous en accommoder»?

Pourquoi dites-vous, en haut de la page 4: «une seule véritable question se pose: à quelle date, et avec quelle efficacité aura-t-on réussi à mettre fin aux pratiques de cartel des transporteurs maritimes?» Est-ce que vous voulez dire à l'échelle internationale?

M. Long: Oui, telle est notre position. Nous avons constaté une évolution au cours de l'année dernière. Vous avez raison, nos informations en provenance de nos adhérents de la côte ouest confirment que la compétition est tout à fait vive, dans cette région. Cela explique peut-être que certaines organisations, telles que le *Council of Forest Industries in British Columbia* ait décidé de ne pas comparaître devant votre comité. M. Anderson m'a récemment assuré que dans l'Atlantique Nord, la concurrence s'était considérablement ravivée au cours des six derniers mois.

Nous souhaitons que le projet de loi soit maintenu dans sa forme actuelle, car il correspond aux pratiques commerciales en vigueur. Effectivement, de nombreux exemples donnent à penser que les conférences ne sont pas aussi efficaces que par le passé, ce qui avantage indéniablement l'expéditeur. Plus tôt on se sera débarrassé de certaines d'entre elles—vous voyez, je n'ai pas le moindre remords—mieux les expéditeurs canadiens se porteront.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Le Sénateur Stollery a parlé de la révision éventuelle de la loi américaine. Les États-Unis d'Amérique se sont toujours présentés comme le dernier porte-étendard de la libre entreprise. C'est eux qui ont les lois les plus sévères pour garantir la concurrence, les lois les plus dures contre les pratiques restrictives du commerce, et les lois les plus implacables contre les trusts. Dans ce domaine, nous ne leur arrivons pas à la cheville. Les Américains pensent qu'ils défendent la liberté des entreprises malgré elles, au moyen des

[Text]

of these competition laws, but they still persist in legislation to legitimize a cartel.

Is there any nation in the world in which the flag of free enterprise flies higher than in the United States of America? If so, how are they moving with respect to these particular matters, and with what success?

Mr. Anderson: That is a deep question. We go back to the fact that the American policymakers have accepted the fact that conferences are an international phenomenon. They have tried to free up the process just like we are trying to free up the process.

I am not too familiar with the Shipping Act of 1984—as I believe it was entitled—but in that legislation I understand that the conference line members have the right of independent action, but there are no confidential contracts. It could be that they have said, “Okay, we cannot fight it worldwide, but we will try to make it as open as possible.” That is exactly what we are looking at here for Canada.

One thing I am sure of which has not been brought out, is that the present legislation—I am talking about the present legislation that has been extended four times—works against Canadian manufacturers and shippers in that the same steamship lines which are members of, for example, the North Atlantic Conference, operate and bring business from the central U.S. They are not bound by the conference in their U.S. origin shipments. I know for a fact that at one point they were hauling the same product that I was offering from Chicago through the Port of Montreal for \$100 more than they were charging me from the Port of Montreal to the U.K.

If this existing legislation is allowed to continue for another two years, as has been suggested, until the U.S. reviews theirs, that kind of thing will still work against the Canadian industry.

Maybe that does not answer your question, but it is another factor that is involved and which has not been brought out.

Mr. Long: Another point that I would raise is that you are quite right that in the United States there are these trouble damages proceedings for people who do not conform to the competition laws of that country. However, there has been a difference in Canada.

For example, if I can switch over to trucking, in the United States tariff bureaux, who set the rates for conferences and for marine shipping, also set the rates for trucking. They have had immunity from anti-combines legislation, whereas in Canada they have not had immunity. So there have been a number of differences.

I would suggest that on the marine side, for different reasons, the U.S. may protect cartels. They want to have a merchant marine for strategic reasons, and they probably had to give them immunity because if they did not, their practices would clearly be against the competition laws of that country. So they were granted immunity for strategic reasons. But there are definite differences between the way collective pricers are treated in Canada and the United States historically.

[Traduction]

lois garantissant la concurrence, mais ils maintiennent la législation qui donne droit de créer un cartel.

Y a-t-il un seul pays au monde où le drapeau de la libre entreprise flotte plus haut qu'aux États-Unis? Et si tel est le cas, quelles mesures prennent-ils dans ce domaine, et avec quel succès?

M. Anderson: Votre question va très loin. Cela nous ramène au fait que les décideurs américains ont accepté les conférences comme phénomène international. Ils ont essayé de débloquer le processus, tout comme nous essayons de le faire.

Je ne suis pas très au fait du *Shipping Act* de 1984—je crois que c'est son titre, mais je crois que les membres de la conférence ont le droit de mesures distinctes, mais qu'ils ne peuvent pas passer de contrats confidentiels. Peut-être ont-ils dit: «Très bien, nous ne pouvons pas l'emporter à l'échelle mondiale, mais nous essaierons de garder la plus grande souplesse possible». C'est exactement ce que nous cherchons à obtenir au Canada.

En tout cas, un aspect a certainement été négligé, c'est le fait que la loi actuelle—qui a été prolongée à quatre reprises—va à l'encontre des intérêts des fabricants et des expéditeurs canadiens, dans la mesure où les transporteurs maritimes qui appartiennent beaucoup avec le centre des États-Unis. Ils ne sont nullement tenus par les dispositions de leurs conférences pour les expéditions en provenance des États-Unis. Je sais qu'à un moment donné, ils transportaient le produit que j'offre moi-même depuis Chicago jusqu'au port de Montréal, pour \$100 de plus qu'ils ne me facturaient pour le transport depuis Montréal jusqu'au Royaume-Uni.

Si l'on maintient la loi actuelle pendant deux ans encore—pour attendre, par exemple, que les États-Unis aient révisé la leur—ce genre de situation continuera de miner l'industrie canadienne.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question, mais il s'agissait d'un facteur supplémentaire, auquel on n'avait pas accordé d'attention.

M. Long: Vous avez raison de dire qu'aux États-Unis, on poursuit en justice les gens qui ne se conforment pas aux lois sur la concurrence. Cela dit, on constate une différence au Canada.

Par exemple, pour parler un peu du transport routier, les bureaux des tarifs américains, qui fixent les taux des conférences pour le transport maritime, fixent également les taux pour le transport routier. Ils ont été exemptés des dispositions de la loi anti-coalition, ce qui n'est pas le cas chez nous. Il y a donc de nombreuses différences.

Je dirais que, pour différentes raisons, les États-Unis protègent peut-être les cartels maritimes. Pour des raisons stratégiques, ils tiennent à avoir une marine marchande et c'est pourquoi, sans doute, ils lui accordent ces exemptions, sinon elles seraient en infraction par rapport aux lois sur la concurrence en vigueur dans leurs pays. Donc, il s'agit de raisons stratégiques. Cela, si l'on consulte les précédents, on voit que le traitement réservé aux ententes sur les prix est loin d'être le même au Canada et aux États-Unis.

[Text]

Senator Muir: I apologize for being a bit late, but I have read your brief. Are you Mr. David Long?

Mr. Long: That's correct, yes.

Senator Muir: You are the President of the Canadian Industrial Transportation League?

Mr. Long: Yes.

Senator Muir: How long have you been president?

Mr. Long: I will have been president for three years in August.

Senator Muir: Far be it for me to be political—because I have never been political in my life—but apropos of what Senator Graham has been questioning you about, apparently your organization has been representing Canadian shippers for 71 years.

Mr. Long: Yes.

Senator Muir: You may answer this question if you wish to, but you do not look much over 25 to me. You have not been around that long.

Mr. Long: That is the best compliment that I have had in a long time.

Senator Muir: I am not looking for a quarter. I have never seen you before; I may never see you again, but I doubt if you, or any one of the three of you, have been around since this organization started. However, according to your brief, you have been actively representing Canadian shippers for 71 years.

Mr. Long: That is right.

Senator Muir: Am I correct in saying that your interest did not start in 1984 but that you have, on occasion, made representation on behalf of your members for the past 71 years?

Mr. Long: That is correct. Mr. Anderson has been associated with the league longer than I have.

Mr. Anderson: I have been a member for 35 years so I have been involved for 50 per cent of the time.

Mr. Long: Our archives at the legal office show our positions going back the entire 71 years.

Senator Muir: You have been active for 71 years and you did not just become interested in 1984, am I correct?

Mr. Long: That is correct. Some of the wording in our opening presentation may have misled you. We have been active for 71 years but we have been extremely active since 1984.

Mr. Anderson: Up until 1984 the consultative process has been very limited in that we were allowed to make a presentation once a piece of legislation had been formulated and tabled in the house. I am speaking of the industry in which I am involved, that is, the pulp and paper industry. We had a new experience in 1984 when the then transportation critic of the opposition met with us to find out what industry wanted in the

[Traduction]

Le sénateur Muir: Je vous prie d'excuser mon léger retard; j'ai pris connaissance de votre mémoire. Êtes-vous M. David Long?

M. Long: Effectivement.

Le sénateur Muir: Êtes-vous le président de la CITL?

M. Long: En effet.

Le sénateur Muir: Depuis quand en êtes-vous président?

M. Long: Cela fera trois ans au mois d'août.

Le sénateur Muir: Mon observation n'a rien de politique—car je n'ai jamais eu le moindre penchant pour la politique—mais pour revenir aux questions que vous posait le Sénateur Graham, il semble que votre organisation représente les expéditeurs canadiens depuis 71 ans.

M. Long: C'est exact.

Le sénateur Muir: Vous n'êtes pas obligé de répondre à ma question, mais il me semble que vous avez tout au plus 25 ans. On ne peut pas dire que vous soyez un vétéran.

M. Long: Voilà longtemps qu'on ne m'avait fait un tel compliment.

Le sénateur Muir: Je ne suis pas à la recherche d'un pour-boire. Je ne vous ai jamais vu, c'est peut-être la première et la dernière fois que nous nous rencontrons, mais je doute fort que vous-même, ou l'un quelconque des membres de votre délégation, ait assisté à la création de votre organisation. Malgré cela, vous dites, dans votre mémoire, représenter les expéditeurs canadiens depuis 71 ans.

M. Long: C'est exact.

Le sénateur Muir: Est-ce que l'on peut dire que votre intérêt ne s'est pas éveillé tout d'un coup en 1984, mais que, depuis 71 ans, vous présentez de temps à autre des instances au nom de vos adhérents?

M. Long: C'est cela. Je précise que M. Anderson travaille pour la Ligue depuis plus longtemps que moi.

M. Anderson: Cela fait 35 ans que je suis membre de la Ligue et j'y consacre la moitié de mon temps.

M. Long: Notre service juridique possède des archives qui illustrent nos prises de position depuis 71 ans.

Le sénateur Muir: J'ai donc raison de dire que vous œuvrez dans ce domaine depuis 71 ans, et que votre action ne remonte pas simplement à 1984?

M. Long: C'est exact. Peut-être la formulation de notre déclaration préliminaire vous a-t-elle induit en erreur. Nous sommes actifs depuis 71 ans, mais cette action s'est intensifiée depuis 1984.

M. Anderson: Jusqu'à 1984, le processus consultatif était des plus limités, car nous devions attendre qu'un projet de loi soit déposé à la Chambre pour présenter nos instances. Je parle en ce moment du secteur où je travaille, c'est-à-dire les pâtes et papiers. En 1984, nous nous sommes trouvés dans une situation nouvelle, car le critique de l'opposition en matière de transports nous a consultés, afin de déterminer dans quel sens il fal-

[Text]

way of transportation legislation. This was a new thing for us. Formerly we had to battle our way in to get our points across after the legislation was tabled.

This started, effectively, in 1983. Of course, it was carried forward when the then opposition transportation critic became the Minister of Transport in the new government. That is why, in 1984, the consultation process developed. We have input before the legislation is tabled, and after it has been tabled there is further input from all sectors of the industry and the transportation industry.

Senator MacDonald (Halifax): What is the name of your company?

Mr. Anderson: I am Traffic Manager of the Newsprint Division of James MacLaren Industries Incorporated in Buckingham, Quebec, which is part of Group Noranda.

Senator MacDonald (Halifax): Am I correct that the Pulp and Paper Association is part of your group?

Mr. Anderson: That is right.

Senator MacDonald (Halifax): Is there any competition within the Pulp and Paper Association with respect to making deals?

Mr. Anderson: The Pulp and Paper Association does not get involved in making deals with anyone. It is purely an industry association. The transportation and distribution section is a gathering of all the transportation and distribution people in the industry and we discuss problems in the industry that are common to everyone such as equipment and services. No deals are made on a group basis as far as dealing with the carriers is concerned.

Senator MacDonald (Halifax): Was that ever the case?

Mr. Anderson: At one time we used to have an annual meeting with the Canadian North Atlantic Conference when the conference would call us to a meeting and tell us what they were going to do. As a group, we would try to influence them to change their minds if they came up with a proposal that we did not like. It usually involved a rate increase which would increase our costs of doing business. However, they made up their own minds and usually told us what we would have to pay.

Senator MacDonald (Halifax): Were you ever accused of being a cartel?

Mr. Anderson: Not to my knowledge.

Mr. Long: I think that many of the speeches that have been given by the Minister of Consumer and Corporate Affairs around the competition legislation suggest that they are primarily out after sellers of services as opposed to buyers. From a shipping standpoint, I think the key factor is that you have to look at the percentage of the market represented by those who are collectively getting together to buy services. If you have three or four buyers in one geographic area getting together and they only represent 20 per cent of the market, that certainly does not constitute a problem. However, if you

[Traduction]

lait légiférer pour répondre à nos besoins en matière de transports. C'était pour nous chose tout à fait nouvelle, parce que jusque-là, nous devions nous battre pour faire admettre notre point de vue alors que le projet de loi était déjà déposée.

En fait, les choses ont commencé en 1983. Bien sûr, lorsque la critique de l'opposition en matière de transports est devenu ministre, après le changement de gouvernement, ce nouveau processus a été maintenu. C'est pourquoi, en 1984, le processus de consultation a accompli de grands progrès. Nous pouvons intervenir avant et après le dépôt du projet de loi, et tous les secteurs de l'économie, pas seulement celui des transports, peuvent se faire entendre.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Comment s'appelle votre société?

M. Anderson: Je suis responsable du trafic pour la Division du papier journal de James MacLaren Industries Inc. à Buckingham, au Québec, qui fait partie du groupe Noranda.

Le sénateur MacDonald (Halifax): L'association des pâtes et papiers fait-elle bien partie de votre groupe?

M. Anderson: Effectivement.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Y a-t-il concurrence au sein de l'association des pâtes et papiers à propos des transactions?

M. Anderson: L'association des pâtes et papiers n'effectue aucune transaction; il s'agit simplement d'une association professionnelle. La section du transport et de la distribution nous réunit en tant que responsables de ce domaine, et nous parlons de problèmes communs tels que les équipements et les services. Cela dit, nous n'entreprenons aucune négociation collective avec les transporteurs.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Est-ce que cela ne s'est jamais produit?

M. Anderson: À l'époque, nous avions une réunion annuelle avec la conférence canadienne de l'Atlantique Nord; ils nous invitaient pour nous communiquer leurs projets. Lorsque ces derniers ne nous convenaient pas, nous essayions collectivement de leur faire modifier leurs orientations. En général, il s'agissait d'une augmentation de tarif dont nous aurions fait les frais. Je précise que, de manière générale, ils suivaient leurs idées et que nous devions subir l'augmentation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous a-t-on jamais accusé d'avoir constitué un cartel?

M. Anderson: Pas à ma connaissance.

M. Long: Je crois que les nombreuses allocutions prononcées par le ministre de la Consommations et des Corporations à propos de la Loi sur la concurrence autorise à penser qu'ils s'en prennent beaucoup plus aux vendeurs qu'aux acheteurs de services. Du point de vue des expéditions, je crois qu'il faut surtout tenir compte du pourcentage du marché représenté par ceux qui se regroupent pour acheter des services. Lorsque trois ou quatre acheteurs se regroupent, dans un secteur géographique donné, et qu'ils ne représentent que 20 p. 100 du marché, il n'y a pas de quoi s'alarmer. Seulement, lorsque deux compa-

[Text]

have two railroads or five major ocean companies getting together and collectively selling services and establishing rates, then you have a very serious problem.

Senator Bell: Our witnesses obviously have a wide perspective of the whole shipping conference problem. Without going into too much depth, can you tell me what the situation is now, as opposed to what it was formerly? Companies such as MacMillan Bloedel Ltd. have their own fleet of ships to ship their products wherever they are required. I know that at one point there used to be a merchant fleet in Canada which would handle that type of shipping. Has the world over-supply of ships made a difference so that it is not now feasible for a group or organization such as yours to do a general delivery service independently or to charter ships and to send them all over the world to get your products to market at nominal cost? Has the situation changed because of the world competition situation or the high cost of labour?

Mr. Anderson: I think that one of the reasons that the Pulp and Paper Association in the western part of Canada has not had a problem, as far as conferences are concerned, is because of the fact, as you mentioned, that companies such as MacMillan Bloedel Ltd. have their own fleet of ships.

Perhaps one of the reasons there has not been more of a getting together to benefit by a transportation service is because of the fact that the mills are spread all over the country. In order to get to the port where that particular vessel might be would cost more. For example, if you had to get your products down to Port Alfred, it would cost more to get your product there than the savings that would be realized by just shipping it to the port of Montreal.

I really do not know how the chartering business in our industry is doing. Because of the over tonnage factor and the competition, I believe that the people who were originally in that business are now out of it. They can get their product to market using the facilities that are being offered to them without chartering their own vessels.

Mr. Long: I keep making modal comparisons, but I would point out that it is the same situation in trucking. Our shippers represent about 60 per cent of the trucks on the highway. Many people think that it is the for-hire industry that has the plethora of trucks but it is companies such as George Weston and Canadian Tire who own their own trucks. What you find in a more relaxed, deregulated environment is that the private operations, be they the shipping operations of MacMillan Bloedel Ltd. or the trucking operations of Canadian Tire, start to lessen and more of that traffic goes to the for-hire industry. I do not think it was the original intention of companies such as MacMillan Bloedel Ltd. or Canadian Tire to get into the trucking or shipping business. They are in another business entirely. However, they have to get their goods to market in order to compete and they must have their products delivered at the lowest cost to the marketplace.

The Chairman: Mr. Long, in your presentation you mentioned, on page two, that your membership is composed of 900

[Traduction]

gnies ferroviaires et cinq grosses compagnies maritimes se mettent en commun pour vendre leurs services et fixer des tarifs, alors ça ne va plus.

Le sénateur Bell: De toute évidence, nos témoins ont une vision très large des problèmes que posent les conférences maritimes. Sans trop entrer dans le détail, pourriez-vous me dire où nous en sommes aujourd'hui, par rapport à la situation antérieure? Par exemple, des sociétés telles que MacMillan Bloedel Ltd. ont leurs propres flottes et peuvent acheminer leurs produits là où c'est nécessaire. Je sais qu'à un moment donné, le Canada disposait d'une flotte marchande qui aurait pu se charger de ce genre d'expéditions. Est-ce que, compte tenu de l'offre excessive de navires, une organisation telle que la vôtre ne pourrait pas organiser un service d'expédition indépendant, ou nolisier des navires pour assurer la distribution de ses produits à un coût beaucoup plus faible? Est-ce que la situation a beaucoup changé, du fait de la concurrence mondiale, ou du coût élevé de la main-d'œuvre?

M. Anderson: Je crois que l'une des raisons pour lesquelles l'association des pâtes et papiers de l'ouest du Canada n'a jamais eu de difficulté avec les conférences, tient précisément au fait que vous évoquiez, à savoir que des sociétés telles que MacMillan Bloedel Ltd. ont leur propre flotte.

On peut également penser que l'insuffisance des regroupements en vue de la mise sur pied d'un service de transports s'explique par le fait que les usines sont dispersées dans tout le pays, si bien qu'il serait plus coûteux de diriger les navires vers ces différentes destinations. Par exemple, si vous acheminez vos produits jusqu'à Port-Alfred, cela vous coûtera plus cher que de les expédier au port de Montréal.

Je ne sais pas où en est notre secteur du point de vue des affrètements. Étant donné le surtonnage et la concurrence, je crois que ceux qui s'y sont risqués ont dû abandonner la partie. Ils peuvent s'en remettre aux services existants pour transporter leurs marchandises, plutôt que d'affréter leurs propres navires.

M. Long: Permettez-moi, une fois de plus, de comparer les différents modes de transport: je dirais que la situation est analogue dans le domaine routier. Nos expéditeurs comptent pour environ 60 p. 100 du transport routier. Les gens pensent souvent que les cohortes de camions qu'ils voient sur les routes appartiennent aux compagnies de transport; en réalité, il s'agit des camions de sociétés comme George Weston et Canadian Tire, qui ont leur propre parc de camions. Par contre, si l'on assouplissait les règlements, les compagnies du secteur privé telles que MacMillan Bloedel Ltd. ou les services de transport de Canadian Tire réduiraient leurs activités et une plus grande partie de ce volume serait confiée aux transporteurs professionnels. Je ne pense pas qu'à l'origine, des sociétés comme MacMillan Bloedel Ltd. ou Canadian Tire aient eu l'intention de se lancer dans le transport routier ou l'expédition, car cela n'est pas du tout dans leurs cordes. Mais il leur faut bien acheminer leurs marchandises jusqu'à destination et, s'ils veulent rester concurrentiels, le faire au moindre coût possible.

Le président: M. Long, à la page 2 de votre mémoire, vous dites que votre association regroupe 900 adhérents qui repré-

[Text]

individuals representing 450 companies. On page five, you say that your members are producers of metal, coal, pulp, paper, grain and automobiles. Am I correct in concluding that you have no small shippers among your membership?

Mr. Long: No, that is not true. I cannot give you a statistical representation of the numbers of large or medium versus small shippers in our organization, but we do have a number of medium and small shippers who are members of the league.

The Chairman: Are your members also members of the Shippers' Council?

Mr. Long: Some of our members are indeed members of the Shippers' Council.

The Chairman: Are there any further questions? There being none, I would like to thank Mr. Long, Mr. Anderson and Mr. Dion for their presentation this morning.

For the information of honourable senators, the witness at next week's meeting will be the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. We have reached the end of those witnesses engaged in the business of shipping and will now hear from government officials.

The committee adjourned.

[Traduction]

sentent 450 sociétés. À la page 5, vous dites qu'il s'agit de producteurs de métal, de charbon, de pâtes à papier, de papier, de céréales et d'automobiles. Puis-je en conclure qu'il n'y a pas de petits expéditeurs parmi vos adhérents?

M. Long: Non, cela n'est pas exact. Je ne puis vous donner une répartition statistique de nos adhérents en fonction de leur taille, mais nous avons parmi nous un certain nombre de petits et de moyens expéditeurs.

Le président: Faites-vous également partie du conseil des expéditeurs canadiens?

M. Long: Certains de nos membres en font effectivement partie.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? En l'absence d'autres question, je voudrais remercier M. Long, M. Anderson et M. Dion d'être venus témoigner devant nous ce matin.

À l'intention des honorables sénateurs, j'annonce que notre témoin sera, la semaine prochaine, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Nous en avons terminé avec les témoins représentant le secteur des expéditions, et nous passons à présent aux représentants des pouvoirs publics.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Industrial Transportation League:

Mr. David Long, President;
Mr. Joseph P. Dion, Director of Policy Development;
Mr. J. M. Anderson, Director.

De la «Canadian Industrial Transportation League»:

M. David Long, président;
M. Joseph P. Dion, directeur de la politique de développe-
ment;
M. J. M. Anderson, directeur.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable Senator LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 23, 1987

Issue No. 13
Ninth proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

APPEARING:

Mr. Blaine Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des Communications

Président:
L'honorable sénateur LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 23 juin 1987

Fascicule n° 13
Neuvième fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

COMPARAÎT:

M. Blaine Thacker, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (or Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	Turner

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	Muir
Graham	*Murray (ou Doody)
Langlois	Spivak
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	Turner

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21. An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

ORDRE DE RENVOI

Extract des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21. Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute questions s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 JUIN 1987
(18)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparait: M. Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. L. Grant Manery, directeur, politiques maritimes internationales;

M. M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, poursuit son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

Le secrétaire parlementaire fait une déclaration et, avec ses témoins, répond aux questions.

À 9 h 50, le Comité se réunit à huis clos.

À 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 23 JUIN 1987
(19)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos, à 9 h 50, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose,

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente une ébauche de rapport provisoire.

L'honorable sénateur Turner propose
Que le rapport soit adopté.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 23, 1987
(18)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer, and Mr. John Christopher, research officer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Appearing: Mr. Blaine A. Thacker, MP, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. L. Grant Manery, Director, International Shipping Policy;

Mr. M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated November 27, 1986, resumed consideration of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

The Parliamentary Secretary made a statement and, with his witnesses, answered questions.

At 9:50 a.m., the Committee met *in camera*.

At 11:00 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, JUNE 23, 1987
(19)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:50 a.m., *in camera*, the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Present: The Honourable Senators Adams, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Muir and Turner. (5)

In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, lawyer, and Mr. John Christopher, research officer.

The Honourable Senator MacDonald moved,—

That the meeting be held *in camera* without transcription or interpretation services.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Chairman presented an interim draft report.

The Honourable Senator Turner moved,—
That the report be adopted.

After debate,—

The question being put on the motion, it was agreed to.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose
Que le président présente le rapport provisoire en tant que cinquième rapport du Comité.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald propose

Que le président soit autorisé à faire les corrections typographiques nécessaires dans le texte du cinquième rapport du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose que le Comité demande au sous-comité du programme et de la procédure de faire rapport sur le projet d'étude de la teneur des projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Turner propose

Que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—
That the Chairman present the interim report as the fifth report of the Committee.

After debate,—

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald moved,—

That the Chairman authorize the necessary typographical corrections to the text of the fifth report of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved,—

That the Committee request the subcommittee on program and procedure to report on consideration of the subject-matter of Bills C-18, An Act respecting national transportation, and C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

The question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Turner moved,—

That the Committee adjourn to the call of the Chair.

The question being put on the motion, it was agreed to.

At 11:00 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 23, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986 has in obedience to the Order of Reference of Thursday, November 27, 1986 proceeded with that study and now presents the following interim report:

Your Committee has held two *in camera* meetings and eight public meetings. It has also received written briefs, including one from the province of Alberta.

Bill C-21, it will be remembered, would provide, as does *The Shipping Conferences Exemption Act, 1979* which it would replace, a limited exemption from the *Competition Act* to shipping conferences operating in Canada. Shipping conferences would enjoy such an exemption only if they abide by a certain number of conditions set out in Bill C-21. In this regard, it must be noted that Bill C-21 would introduce some changes to the existing legislation; those changes are aimed at increasing competition in the ocean shipping trade.

It is fair to summarize the stand of most shippers as being that shipping conferences should be deprived of their exemption from the *Competition Act*; but they acknowledge that this is most likely not to be the case and therefore urge that Bill C-21, with its new features designed to enhance competition, becomes law as drafted when tabled in the House of Commons for first reading. Conferences, on the other hand, have made known to your Committee that the *status quo*, that is to say the existing legislation, without any changes, should continue to govern the ocean shipping trade, would be their first choice; but they also acknowledge that this again is most likely not to be the case and, as a consequence, have offered some proposals of amendments to Bill C-21 as drafted when tabled in the House of Commons for first reading. Finally, officials of the Department of Transport who have testified before your Committee stated that the Department is seeking the "right balance".

Your Committee notes that the Legislative Committee of the House of Commons on Bill C-21, which has heard almost the same witnesses, has agreed to amend certain clauses of the Bill and has yet to make a decision on other proposed amendments to two controversial clauses. Your Committee has decided to see how those controversial clauses would be dealt with by the Legislative Committee before tabling a final report. However, we would like to draw attention to a technical point upon which we will take action if it is not otherwise disposed of.

The technical point to which your Committee wants to draw attention has to do with the inconsistency of the terms used in relation to conduct not allowed under Bill C-21. Clause 5(1)(a) of Bill C-21 states that the exemption conferences would enjoy from the *Competition Act* would not apply if any party to a conference agreement conspires, combines, agrees or

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 23 juin 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été déferé le projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 27 novembre 1986, effectué cette étude et présente maintenant le rapport provisoire suivant:

Votre Comité a tenu deux séances à huis clos et huit séances publiques. Il a aussi reçu des mémoires, dont un de la province de l'Alberta.

Tout comme la *Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes* à laquelle il se substituerait, le projet de loi C-21 soustrairait certaines pratiques des conférences maritimes établies au Canada à l'application de la *Loi sur la concurrence*. Les conférences maritimes ne pourraient bénéficier de cette exemption que si elles respectaient un certain nombre de conditions stipulées dans le projet de loi. A cet égard, il convient de signaler que celui-ci apporterait à la Loi actuelle des modifications qui visent à accroître la concurrence dans le domaine du transport maritime.

En résumé, la plupart des expéditeurs estiment qu'on ne devrait plus soustraire les conférences maritimes à l'application de la *Loi sur la concurrence*, mais ils savent pertinemment qu'il y a peu de chances qu'il en soit ainsi; en conséquence, ils demandent que le projet de loi C-21 et ses nouvelles dispositions visant à accroître la concurrence soient adoptés tels qu'ils ont été déposés à la Chambre des communes pour la première lecture. Les conférences ont par contre indiqué au Comité qu'elles privilégient le *statu quo*; autrement dit, elles estiment que la loi actuelle, sans modification, devrait continuer de régir le transport maritime. Comme elles savent, elles aussi, qu'il est peu probable qu'il en soit ainsi, elles ont proposé certaines modifications au projet de loi C-21 tel qu'il a été déposé à la Chambre des communes en vue de la première lecture. Enfin, les représentants du ministère des Transports qui ont témoigné devant votre Comité ont indiqué que le ministère cherche à trouver un «juste équilibre».

Le Comité législatif de la Chambre des communes sur le projet de loi C-21, qui a pratiquement entendu les mêmes témoins, a accepté de modifier certaines dispositions du texte législatif, mais n'a pas encore pris de décision quant à d'autres modifications proposées à l'égard de deux articles controversés. Votre Comité a donc décidé d'attendre qu'il se prononce à ce sujet avant de déposer son rapport final. Nous aimerions toutefois signaler un problème de forme à propos duquel nous devrions intervenir s'il n'est pas réglé autrement.

Votre Comité veut en effet signaler un problème de formulation concernant les pratiques non autorisées aux termes du projet de loi C-21. L'alinéa 5(1)a) du projet de loi stipule que les conférences ne peuvent se soustraire à l'application de la *Loi sur la concurrence* si une partie à l'accord intra-conférence conspire, sa coalise, s'entend ou s'arrange avec une autre partie

arranges with any other party to the agreement "to use a vessel for the purpose of preventing or lessening, "unduly", competition in the transport of goods by an ocean carrier that is not a party to that agreement". Clause 14(1) of the Bill provides for a mechanism of investigation of complaints by the Canadian Transport Commission whereby any person who has reason to believe that any conference or interconference agreement, or any practice of a conference or a member thereof "has, or is likely to have, by a reduction in competition, the effect of producing an "unreasonable" reduction in transportation service or an "unreasonable" increase in transportation costs [. . .]" may filed a complaint (see also clause 14(2), where again the term unreasonable is used). In the French version of Bill C-21, both the terms "unduly" and "unreasonable" are rendered by the terms "abusivement" and "abusive". Your Committee thinks that this inconsistency has to be remedied so that interpretation problems will be avoided should Bill C-21 become law.

In order to determine what terms should be used, your Committee compared those used in Bill C-21 and in the *Competition Act*, given the fact that the former offers an exemption from the latter to conferences operating in Canada. Section 29 of the *Competition Act*, which has been part of it for many decades now, uses the terms "unduly" in its English version and "indûment" in its French version. Furthermore, when Parliament, in 1986, amended section 35(5)(c) of the *Competition Act*, it has also used the terms "unduly" and "indûment" (see S.C. 1986, c. 26). The solution, in the opinion of your Committee, is to follow what Parliament has done so far. Thus, in the English version of clause 14 of Bill C-21, the word "unreasonable" should be replaced by the word "unduly"; in the French version of clause 5(1), the adverb "abusivement" should be replaced by "indûment"; and in the French version of clause 14, the adjective "abusive" should be replaced by "indue".

Respectfully submitted,

«pour utiliser un navire en vue d'empêcher ou de réduire «abusivement» la concurrence dans le transport de marchandises par un transporteur maritime qui n'est pas partie à l'accord». Aux termes du paragraphe 14(1) du projet de loi, si quelqu'un est porté à croire que «par suite d'une diminution de la concurrence, une réduction «abusive» des services de transport ou une augmentation «abusive» des frais de transport résultent ou risquent vraisemblablement de résulter» d'un accord intra-conférence ou mixte ou des agissements d'une conférence ou d'un membre de celle-ci, il peut déposer une plainte à ce sujet auprès de la Commission canadienne des transports. (Voir aussi le paragraphe 14(2) de la version anglaise où le terme «unreasonable» est également utilisé.) Dans la version française du projet de loi C-21, les mots «unduly» et «unreasonable» sont tous deux rendus par «abusivement» et «abusive». Votre comité estime que ce défaut de concordance devrait être rectifié de façon à éviter les problèmes d'interprétation que pourrait poser le projet de loi C-21 s'il est adopté.

Pour déterminer quels termes devraient être employés, votre Comité a comparé le libellé du projet de loi C-21 et celui de la *Loi sur la concurrence*, étant donné que le premier soustrait les conférences établies au Canada à l'application de la seconde. Les termes «unduly» et «indûment» figurent respectivement dans les versions anglaise et française de l'article 29 de la *Loi sur la concurrence*, lequel fait partie de la loi depuis plusieurs décennies. Qui plus est, lorsque le Parlement a modifié l'alinéa 32(5)(c) de la *Loi sur la concurrence*, en 1986, il a aussi utilisé les mots «unduly» et «indûment» (voir S.C. 1986, c. 26). De l'avis de votre Comité, la solution consiste à suivre la ligne de conduite adoptée par le Parlement jusqu'à maintenant. Ainsi, dans la version anglaise de l'article 14 du projet de loi C-21, il faudrait remplacer le «unreasonable» par «unduly»; dans la version française du paragraphe 5(1), l'adverbe «abusivement» devrait être remplacé par «indûment», et à l'article 14, il faudrait remplacer l'adjectif «abusive» par «indue».

Respectueusement soumis,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, June 23, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to study the subject matter of Bill C-21, the Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, this morning we are pleased to have with us Mr. Blaine Thacker, Member of Parliament and Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. I believe that Mr. Thacker has an opening statement to make.

Mr. Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport: Mr. Chairman, honourable senators, may I say that it is a real honour for me to appear before a Senate committee. I have never before had the privilege of doing so. I propose to up-date senators on the legislative committee stage of this bill on the House of Commons side and to answer any questions they might have.

I have with me as officials from the department Mr. Martin Brennan, who is the Assistant Associate Deputy Minister of Policy, and Mr. Grant Manery, who is the Director of International Shipping. Mr. Manery has many years' experience in this area and I am sure can help senators in any way they wish.

I note that this committee has heard from several of the same witnesses as appeared before the legislative committee on the house side. Bill C-21 had first reading in the House of Commons on November 6, 1986 and second reading on March 5, 1987, and the legislative committee started hearings on March 26. It heard some 16 witnesses, many of them the same as have appeared before this committee. We reviewed 36 submissions, adopted 10 motions for amendments and are submitting to senators a marked copy of the bill that sets forth all of the amendments that the house committee adopted. I think that the clerk will dithis tribute straight away.

The legislative committee has four motions outstanding. We hope to finalize those motions this afternoon and I believe that all of them will be adopted with unanimous, three-party consent at that time. Before going into the main point of contention, which is paragraph 4.(1)(c), which, as you know, deals with service contracts and independent action on service contracts, I would like to comment on the legislative committee deliberations.

Bill C-21 is really a bit of an enigma for all of us as legislators. It brings before us difficult policy choices. In general, we all want the Competition Act of Canada to mean something and to work. Indeed, both houses recently passed the Competition Act, which imposes a civil test versus the old criminal test, which formerly was the law under the Combines Investigation Act. I do not think there was ever a conviction in the country under the criminal test. Therefore, the Progressive Conservative government put in a civil test under the new Competition

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 23 juin 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier la teneur du projet de loi C-21, *Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes*.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Blaine Thacker, député et secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Je pense que M. Thacker aimerait faire une déclaration préliminaire.

M. Blaine A. Thacker, député et secrétaire parlementaire du ministre des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, j'aimerais d'abord vous dire que c'est un honneur pour moi de comparaître devant un comité du Sénat. Je n'avais jamais eu ce privilège auparavant. Je me propose d'expliquer aux sénateurs l'étape franchie par le Comité législatif dans son étude de ce projet de loi et de répondre à leurs questions.

Je suis accompagné de hauts fonctionnaires du Ministère, soit M. Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé de la politique, et M. Grant Manery, directeur de la Politique maritime internationale. M. Manery compte de nombreuses années d'expérience dans ce domaine et je suis certain qu'il pourra fournir aux sénateurs les explications qu'ils désirent.

Je remarque que le Comité a déjà entendu plusieurs des témoins qui ont comparu devant le comité législatif de la Chambre. La première lecture du projet de loi C-21 a eu lieu à la Chambre des communes le 6 novembre 1986 et la deuxième lecture, le 5 mars 1987. Le Comité législatif, qui a commencé à tenir des audiences le 26 mars, a entendu quelque 16 témoins, dont un grand nombre a comparu devant votre Comité. Nous avons étudié 36 mémoires, adopté 10 motions d'amendement et nous soumettons aux sénateurs une version annotée du projet de loi qui fait état de tous les amendements adoptés par le comité de la Chambre. Je pense que le greffier distribuera ce document immédiatement.

Le comité législatif doit encore mettre aux voix quatre motions. Nous espérons le faire cet après-midi et je pense que les motions présentées seront adoptées à l'unanimité, c'est-à-dire avec l'assentiment des trois partis. Avant d'aborder le principal point en litige, c'est-à-dire l'alinéa 4.(1)(c) qui, comme vous le savez, traite de contrats d'exclusivité limitée et des mesures distinctes qui peuvent être prises à l'égard de ces contrats, j'aimerais commenter certaines des délibérations du comité législatif.

Le projet de loi C-21 nous pose à tous une énigme en tant que législateur. Il nous oblige à faire des choix difficiles en matière de politique. En général, nous souhaitons tous que la *Loi sur la concurrence* ne reste pas lettre morte. En fait, les deux Chambres ont récemment adopté la *Loi sur la concurrence*, en vertu de laquelle des poursuites seront intentées au civil plutôt qu'au criminel, contrairement à ce qui se faisait auparavant aux termes de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*. Je ne pense pas que quiconque ait jamais été con-

[Text]

Act, which the Senate passed. In the United States since 1913 and in Canada since 1971 we have had statutes on our books which exempt carriers from our competition acts. Indeed, conferences have acted for over 100 years, and all of the witnesses who appeared before the legislative committee—and, I am sure, the Senate committee—argued for the continuation of conferences. I do not believe one witness came before us to say that we should not have a Shipping Conferences Exemption Act.

Senator MacDonald (Halifax): They came close.

Mr. Thacker: They came close, but they all agreed that conferences were legitimate.

In general, I believe the evidence shows that other countries in Europe and Asia, including Japan do not attempt even to get into the legislative game with respect to international carriers. That is one conflict we faced.

The second conflict is that shippers are overwhelmingly Canadian while the conferences are overwhelmingly foreign. That is another enigma. Yet Bill C-21 gives for foreign carriers that protection from our competition act. Within Canada, I think it is fair to say that the evidence showed that there was, perhaps, some split in the interest between big shippers and little shippers. In addition, there is the dilemma of port competition within Canada and between Canadian and U.S. ports.

Finally, there is conflicting evidence. Each side says that if we do not adopt its position entirely, the Canadian ports are going to suffer. I have never been able to resolve that in my own mind, because witnesses from each side seem to point out that, if we do not accept their evidence, Canadian ports will suffer. I will be interested to hear the wisdom of senators on that point.

With respect to the drafting of Bill C-21 at the officials' level as well, the interdepartmental committee was faced with these same dilemmas—pro shippers versus pro conferences, but the bottom line is that some provisions of Bill C-21 as initially drafted went well beyond the United States law of 1984. In the legislative committee, all three parties agreed that Bill C-21 as drafted went too far. Therefore, the legislative committee accepted some amendments to pull Bill C-21 back to the equivalent U.S. position as set forth in its 1984 statute.

In terms of evidence, the Canada Shipping Council is certainly prestigious. It presented a solid brief and favoured the bill as drafted. The legislative committee came to the conclusion that it presented its interests very well but that it did present only the shippers' views. On the other side, the three expert witnesses, whom I see this committee heard from as well, Mr. Sletmo, Mr. Matheson and Dr. Leslie Kanuk, some of the reports in Canada, in Quebec and Halifax, and the St. Lawrence Economic Development Board, were all unanimous

[Traduction]

damné au criminel, au Canada pour un délit de ce type. Par conséquent, le gouvernement Progressiste conservateur a décidé que les poursuites seraient intentées au civil en vertu de la nouvelle *Loi sur la concurrence*, que le Sénat a adoptée. Depuis 1913 aux États-Unis et depuis 1971 au Canada, il existe des lois qui exemptent les transporteurs de l'application de nos lois sur la concurrence. En fait, les conférences existent depuis plus de 100 ans, et tous les témoins qui ont comparu devant le comité législatif et, j'en suis certain, devant le comité du Sénat, ont plaidé en faveur du maintien des conférences. Je ne pense pas qu'un seul témoin ait soutenu que nous ne devrions pas avoir une loi dérogatoire sur les conférences maritimes.

Le sénateur MacDonald (Halifax): C'était tout juste.

M. Thacker: C'est exact, mais ils ont tous convenu de la légitimité des conférences.

En général, je pense qu'il a été démontré que les autres pays d'Europe et d'Asie, y compris le Japon, n'essaient même pas de légiférer en ce qui concerne les transporteurs internationaux. C'est l'un des problèmes auxquels nous devons faire face.

Le deuxième est que la grande majorité des expéditeurs sont canadiens, alors que les conférences sont pour la grande majorité d'origine étrangère. Cela nous pose une autre énigme. Pourtant, le projet de loi C-21 protège les transporteurs étrangers contre l'application de notre *Loi sur la concurrence*. Au Canada, je pense qu'on peut conclure des témoignages entendus que les intérêts des gros expéditeurs et des petits expéditeurs ne sont pas toujours les mêmes. En plus, il y a le dilemme que pose la concurrence entre les différents ports du Canada, et entre les ports du Canada et ceux des États-Unis.

Enfin, il y a également les témoignages contradictoires. Chaque camp prétend que, si nous n'adoptons pas entièrement sa position, les ports canadiens en souffriront. Pour ma part, je n'ai jamais pu résoudre ce problème. Je suis curieux d'entendre ce que les sénateurs auront à dire, dans toute leur sagesse, sur ce point.

Quant à la formulation du projet de loi C-21, le Comité interministériel a fait face au même dilemme: les partisans des expéditeurs contre ceux des conférences. En fin de compte cependant, certaines dispositions initiales du projet de loi C-21 allaient beaucoup plus loin que la loi déposée en 1984 aux États-Unis. Au sein du Comité législatif, les représentants des trois partis ont convenu que la formulation du projet de loi C-21 allait trop loin. Par conséquent, le Comité législatif a adopté certains amendements afin que le projet de loi C-21 soit semblable à la position retenue par les États-Unis dans leur loi de 1984.

Le Conseil des expéditeurs canadiens occupe certainement une place exceptionnelle parmi les témoins entendus. Il a présenté un mémoire solide et a recommandé l'adoption du projet de loi dans sa forme originale. Le Comité législatif a conclu qu'il a bien défendu ses intérêts, mais qu'il ne représentait que le point de vue des expéditeurs. D'autre part, les trois experts que votre Comité a également entendus, MM. Sletmo, Matheson et Leslie Kanuk, ainsi que certains témoignages entendus à Québec et à Halifax et le St. Lawrence Economic Develop-

[Text]

in their view that Bill C-21 went too far, that it was out of line with the U.S., that it will hurt ports in Canada and that it will hurt smaller shippers. Therefore, on balance, the legislative committee felt that the evidence demanded several changes. The cabinet has now agreed with the legislative committee amendments on paragraph 4.(1)(c). I expect that we will finish the bill this afternoon and, overall, we have moved to match the United States law of 1984 and to endorse a review of the act in 1991 under the National Transportation Act.

In terms of details, paragraph 4.(1)(c) is new to this drafting of the bill. It provides for service contracts, open or confidential. As senators are aware, a service contract deals with a specific amount of goods for a specific period of time for specific prices, but it has the provision for independent action after 15 days' notice. The conferences said that that would destroy the conferences, and would hurt the ports and small shippers. The legislative committee agreed and now the cabinet agrees. Therefore, this afternoon we will be putting in an amendment that will delete the last part of paragraph 4.(1)(c). That paragraph, which appears on page 4 of the bill, will simply read:

the conference agreement establishes terms and conditions respecting the use of service contracts by members of a conference.

We will simply put a period there and delete the reference to independent action on service contracts.

With respect to other types of matters covered in the conference agreements—for example, the tariffs, the loyalty contracts, the ports of call and the schedules, Bill C-21 was drafted with a ten-day notice of independent action. Conferences wanted that increased to 30 days. The legislative committee again said that we ought to stay with the American position at 10 days, but we did move beyond that to accept an amendment to allow the number of days to be set by the Governor in Council. That will give to the government the flexibility, by order in council, to change that period of notice if the United States changes its legislation when it completes its review. I believe that was the amendment of Mr. Ouellet of the Liberal Party, to give flexibility in the bill.

As to the sunset clause, which is another major issue, the legislative committee decided to delete it in favour of the statutory review that will be done under the National Transportation Act in 1991. In short, we have had it on the books since 1971. The Americans have had a similar statute on the books since 1913. We felt that it should be the law of the land, unless a review committee—probably conducted by a standing committee on transport—recommends that there be changes in 1991. On the last point, the legislative committee amendment will give flexibility—it will permit the minister to name

[Traduction]

ment Board, étaient tous d'avis que le projet de loi C-21 allait trop loin, qu'il était trop différent de la position des États-Unis, et qu'il porterait préjudice aux ports canadiens et aux petits expéditeurs. Par conséquent, le comité législatif a conclu qu'il fallait apporter plusieurs changements. Le Cabinet est maintenant d'accord avec les amendements à l'alinéa 4.(1)c) proposés par le comité législatif. J'espère que nous en finirons avec ce projet de loi cet après-midi. Dans l'ensemble, nous avons essayé de le faire correspondre à la loi présentée aux États-Unis en 1984 et nous avons convenu d'entreprendre un examen de cette loi en 1991, en vertu de la Loi nationale sur les transports.

Pour ce qui est des détails, l'alinéa 4.(1)c) a été reformulé. Il prévoit des contrats d'exclusivité limitée, publics ou confidentiels. Comme le savent les sénateurs, un contrat d'exclusivité a trait au transport d'une quantité précise de marchandises, au cours d'une période déterminée, selon un barème de taux de fret spécifié, mais il prévoit que des mesures distinctes peuvent être prises sur préavis écrit de 15 jours. Les conférences ont prétendu que cela les détruirait et porterait préjudice aux ports et aux petits expéditeurs. Le comité législatif en a convenu et le Cabinet est également de cet avis. Par conséquent, cet après-midi, nous présenterons un amendement qui abrogera la dernière partie de l'alinéa 4.(1)c). Cet alinéa, qui figure à la page 4 du projet de loi, se lira simplement comme suit:

L'accord intra-conférence fixe des conditions d'usage des contrats d'exclusivité limitée par les membres d'une conférence.

Nous ne ferons que mettre un point à la fin de ce membre de phrase et nous abrogerons la mention d'une mesure distincte à l'égard des contrats d'exclusivité limitée.

En ce qui a trait aux autres questions couvertes par un accord intra-conférence, par exemple les tarifs, les contrats d'exclusivité, les ports d'escale et les horaires, la formulation initiale du projet de loi C-21 prévoyait qu'une mesure distincte pouvait être prise sur préavis de 10 jours. Les conférences voulaient que ce préavis soit porté à 30 jours. Le comité législatif a décidé qu'il serait préférable que ce préavis demeure de 10 jours, comme c'est le cas aux États-Unis, mais nous avons accepté un amendement qui permettrait au Gouverneur en conseil de déterminer le nombre de jours. Cela permettra au gouvernement de modifier, par décret, la période de préavis, si les États-Unis modifient leur loi lorsqu'ils en auront achevé l'étude. Je pense que c'est M. Ouellet, du parti Libéral, qui a proposé cet amendement pour rendre le projet de loi plus souple.

Quant à la disposition de temporarisation, qui est une autre question importante, le Comité législatif a décidé de l'abroger en faveur d'un examen de la loi qui aura lieu en 1991 en vertu de la Loi nationale sur les transports. En bref, nous avons une loi comme celle-ci depuis 1971 et les Américains en ont une semblable depuis 1913. Nous estimons qu'elle devrait faire partie des lois du pays, à moins qu'un comité d'examen—probablement le Comité permanent des transports—ne recommande d'y apporter des changements en 1991. Enfin, l'amendement du comité législatif assurera une certaine souplesse; il

[Text]

another group of shippers in an area, or perhaps shippers of a certain commodity, to speak for that commodity with the conferences. But it is not the intention of the minister or of the government to minimize the role played by the Canadian Shipping Council. Any changes will be made in full consultation with that council.

Mr. Chairman, I believe that is all I have by way of presentation. We could move on to questions.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Thacker, on the ten days' notice, you have said that the ten will come out and there will be a discretion left with respect to that notice. How is that to be worded?

Mr. Thacker: It will be covered under regulation and the regulation will provide for a ten-day notice. Then, in the future, if the cabinet decides that the notice should be extended to 15 days, that will be changed by way of an order in council.

Senator MacDonald (Halifax): On the sunset clause, is that just an elimination of the coming into force and duration?

Mr. Thacker: Yes. If you will notice the marked bill, Senator MacDonald, clause 29 will be entirely deleted. There will be a new clause 31, which will simply say that this act or any provision thereof will come into force on a day or days to be fixed by proclamation.

Senator MacDonald (Halifax): With respect to the designated shipping group, how is that to be worded? Are you to specify the name of another group?

Mr. Thacker: Not at this time. I do not believe there is any feeling on the part of the minister that there is another group he will name at this moment. However, we have made a couple of changes at the start and we will be inserting a new clause 22—indeed, that was carried—where it states:

The Minister of Transport may designate any organization or association of shippers as representing, in the opinion of the Minister of Transport, for the purposes of this act, the interests of those shippers.

That gives him the flexibility in terms of area—say, the Atlantic Canada shippers or the shippers of a specific commodity. It should give more flexibility and let the system be more responsive to pressures that might build. That is the hope, senator.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I congratulate Mr. Thacker. It was an excellent presentation and summary and answered a number of things that had puzzled me heretofore, particularly the original references to the way we went beyond the American bill, which we assumed, of course, was the influence of the Department of Consumer and Corporate Affairs; and then we pulled back, as a result of the Legislative Committee, to something that was more practical.

[Traduction]

permettra au Ministre de nommer, dans une région un autre groupe d'expéditeurs, ou, peut-être, les expéditeurs d'un certain type de marchandises, pour discuter du transport de ces marchandises avec les conférences. Le Ministre ou le gouvernement n'a pas l'intention de minimiser le rôle joué par le Conseil canadien des expéditeurs. Aucun changement ne sera apporté avant d'avoir consulté ce Conseil.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Nous pouvons passer aux questions.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur Thacker, en ce qui concerne le préavis de 10 jours, vous avez dit que la loi ne fera plus mention du nombre de jours et que cela sera laissé à la discrétion du Gouverneur en conseil. Comment allez-vous formuler cela?

M. Thacker: Cela sera précisé dans le règlement, qui prévoira un préavis de 10 jours. Ainsi, si le Cabinet décide à l'avenir de prolonger ce préavis à 15 jours, il sera possible de le faire au moyen d'un décret.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui a trait à la disposition de temporarisation, s'agit-il tout simplement d'abroger la disposition concernant l'entrée en vigueur et la durée de la loi?

M. Thacker: Oui. Vous remarquerez dans le projet de loi annoté, sénateur MacDonald, que l'article 29 sera complètement abrogé. Il y aura un nouvel article 31 qui dira simplement que cette loi, ou l'une quelconque de ses dispositions, entrera en vigueur à la date fixée par proclamation.

Le sénateur MacDonald (Halifax): En ce qui a trait au groupe d'expéditeurs désignés, comment cela sera-t-il formulé? Le nom d'un autre groupe sera-t-il précisé?

M. Thacker: Pas pour le moment. Je ne pense pas que le Ministre pense nommer un autre groupe en ce moment. Cependant, nous avons fait quelques changements au début et nous insérerons un nouvel article 22—en fait une motion a déjà été adoptée à cet effet—qui stipule:

Le ministre des Transports peut désigner tout organisme ou toute association d'expéditeurs comme représentant, à son avis, les intérêts de ces expéditeurs pour l'application de la présente loi.

Cela lui donnera une certaine souplesse par rapport aux régions, disons, par exemple, par rapport aux expéditeurs des provinces atlantiques ou aux expéditeurs d'un certain type de marchandises. Cela devrait également permettre au système de mieux réagir aux pressions qui pourraient se faire sentir. C'est ce que nous espérons.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je félicite M. Thacker. Il a présenté un exposé et un résumé excellents et il a répondu à certaines questions qui, jusqu'à maintenant, me laissaient perplexe, en particulier les allusions au fait que nous étions allés plus loin que le projet de loi des États-Unis, sous l'influence, je présume, du ministère de la Consommation et des Corporations; nous avons donc reculé, à la suite de l'étude faite par le Comité législatif, pour présenter une option plus pratique.

[Text]

Mr. Thacker: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): The thing has now become much clearer and I thank you, Mr. Thacker, for your presentation. I have no further questions.

Mr. Thacker: I believe it fair to say that under the new Standing Orders in the other place we are very much evolving, even in our legislative committees—not exactly on a non-partisan basis—to where more and more members of the House look at problems; and, when you look at the problems and the potential solutions, it often does occur that the partisan differences disappear. That has certainly happened on this bill, because I believe that all three parties agree that the bill went too far.

The Chairman: Are there any further comments?

Senator Muir: Mr. Chairman, I want to endorse what Senator MacDonald has said, not for political reasons or for any other reason. If I thought the witness was wrong, I would tell him so. Not only is he capable, but I believe he is also psychic. I believe he has had spies around, figuring out what we were going to ask him, and he has provided the answers before we even asked our questions. So I do not believe there is anything that I can add, other than to thank him for his presentation. He has clarified quite a number of points that were in my mind, just as he did for Senator MacDonald.

The Chairman: Are there any further questions or comments? If not, we thank our witnesses for their appearance this morning. We appreciate your presentation, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman.

The committee adjourned.

[Traduction]

M. Thacker: C'est exact.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Vous avez beaucoup éclairci la question et je vous remercie, monsieur Thacker, pour votre exposé. Je n'ai pas d'autres questions.

M. Thacker: Je pense qu'il faut souligner que, grâce au nouveau Règlement de la Chambre, nous nous acheminons, même au sein de nos comités législatifs, non pas vraiment vers une approche non partisane, mais vers une façon de faire qui permet à un plus grand nombre de députés de s'intéresser aux problèmes; et lorsqu'on s'intéresse davantage aux problèmes et à leurs solutions possibles, il arrive souvent que les attitudes partisans s'atténuent. Ce fut certainement le cas en ce qui concerne ce projet de loi, parce que les trois partis ont convenu, à mon avis, que le projet de loi allait trop loin.

Le président: Y a-t-il d'autres observations?

Le sénateur Muir: Monsieur le président, je suis de l'avis du sénateur MacDonald, non pas pour des raisons politiques ou pour toute autre raison. Si je pensais que le témoin était dans l'erreur, je le lui dirais. Il est non seulement très compétent, mais je pense qu'il est un peu devin. On jurerait qu'il avait chargé des espions de deviner ce que nous allions lui demander et il a répondu à nos questions avant même que nous ne les lui posions. Je ne pense pas devoir ajouter autre chose, sinon que je tiens à le remercier de son exposé. Il a élucidé un certain nombre de questions que je me posais, comme ce fut le cas pour le sénateur MacDonald.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou observations? Sinon, je remercie les témoins d'avoir comparu ce matin. Nous avons apprécié votre exposé, monsieur Thacker.

M. Thacker: Je vous remercie, monsieur le président.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

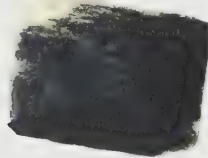
Mr. M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister,
Policy and Coordination;

Mr. G. Manery, Director, International Shipping Policy.

Du ministère des Transports:

M. M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et
coordination;

M. G. Manery, directeur, politiques maritimes internationa-
les.





Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable Senator LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, June 30, 1987
Tuesday, July 7, 1987

Issue No. 14

Tenth and last proceedings on:

The subject-matter of Bill C-21,
Shipping Conferences
Exemption Act, 1986

and

First proceedings on:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable sénateur LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 30 juin 1987
Le mardi 7 juillet 1987

Fascicule n° 14

Dixième et dernier fascicule concernant:

La teneur du Projet de loi C-21,
Loi dérogatoire de 1986 sur les
conférences maritimes

et

Premier fascicule concernant:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Corbin	Roblin
Graham	Spivak
Langlois	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Côtteau substituted for that of the Honourable Senator Turner. (July 6, 1987)

The name of the Honourable Senator Stewart substituted for that of the Honourable Senator Côtteau. (July 6, 1987)

The name of the Honourable Senator Roblin substituted for that of the Honourable Senator Muir. (July 6, 1987)

Add the name of Senator Corbin. (July 6, 1987)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Corbin	Roblin
Graham	Spivak
Langlois	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Côtteau substitué à celui de l'honorable sénateur Turner. (le 6 juillet 1987)

Le nom de l'honorable sénateur Stewart substitué à celui de l'honorable sénateur Côtteau. (le 6 juillet 1987)

Le nom de l'honorable sénateur Roblin substitué à celui de l'honorable sénateur Muir. (le 6 juillet 1987)

Ajouter le nom de l'honorable sénateur Corbin. (le 6 juillet 1987)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, November 27, 1986:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Doody moved, seconded by the Honourable Senator Phillips:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of the Bill C-21. An Act to exempt certain shipping conference practices from the provisions of the Competition Act, to repeal the Shipping Conferences Exemption Act, 1979 and to amend other Acts in consequence thereof, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.”

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.”

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 27 novembre 1986:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Doody propose, appuyé par l'honorable sénateur Phillips:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-21. Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.”

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 JUIN 1987
(20)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak et Turner. (5)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 27 novembre 1986, termine son étude sur la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes.

L'honorable sénateur Spivak propose

Que le Comité se réunisse à huis clos avec transcription mais sans interprétation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président dépose une ébauche de rapport sur la teneur du Projet de loi C-21.

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose

Que le président soit autorisé à déposer aujourd'hui l'ébauche de rapport au Sénat comme sixième rapport du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987, entreprend son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers.

Il est convenu,—

Que le Sénat publie un communiqué de presse le lundi 6 juillet 1987 dans lequel le Comité demande que les mémoires sur les projets de loi C-18 et C-19 soient soumis au plus tard le 31 juillet 1987.

Il est convenu,—

Que le personnel de recherche du Comité étudie les mémoires reçus et prépare un résumé pour les membres du Comité, et

Que le Comité demande plutôt aux organismes nationaux de comparaître, et

Que le sous-comité de l'agenda et de la procédure se réunisse le 18 août 1987 pour discuter du calendrier des audiences du Comité, et

Que celles-ci aient lieu dans les deux semaines précédant la reprise des travaux du Sénat à l'automne 1987, et

Que les audiences aient lieu de 9 h 30 à 16 heures tous les jours.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 30, 1987
(20)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 9:30 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak and Turner. (5)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer.

In attendance: Official Senate reporters.

Pursuant to its Orders of Reference dated November 27, 1986, the Committee concluded its study of the subject-matter of Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986.

The Honourable Senator Spivak moved—

That the Committee sit in camera with the benefit of transcription, but not of interpretation services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Chairman tabled a draft of the report on the Subject-matter of Bill C-21.

The Honourable Senator Macdonald (*Cape Breton*) moved—

That the Chairman be authorized to table this day in the Senate the draft report, which would be the Sixth Report of the Committee.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee began its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Agreed—

That the Senate issue a press release on Monday, July 6, 1987 inviting submissions respecting Bill C-18 and Bill C-19 and requesting that briefs be received no later than July 31, 1987.

Agreed—

That the Committee research staff examine the briefs received and prepare summaries for the Committee members;

That the Committee give priority consideration to national organizations wishing to testify;

That the Sub-committee on Agenda and Procedure meet on August 18, 1987 to discuss the schedule of Committee hearings;

That the hearings be held in the two weeks preceding the resumption of the fall 1987 session of the Senate; and

That the hearings be held daily during this period from 9:30 a.m. to 4 p.m.

À 10 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

The Committee adjourned at 10:03 a.m.

LE MARDI 7 JUILLET 1987
(21)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Corbin, Frith, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Roblin, Spivak, Stewart et Stollery. (11)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Cochrane, Cottreau, Flynn, McElman, Petten, Phillips et Stanbury. (7)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. R. J. Miller, directeur général, politiques stratégiques et M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que le Comité invite le ministre des Transports et réinvite les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, M. J. R. Miller, directeur général, politiques stratégiques et M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire, à comparaître devant le Comité le mercredi 8 juillet 1987 à 10 heures.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

M. Miller fait une présentation et, avec M^{me} Bloodworth, répond aux questions.

L'honorable sénateur sénateur MacDonald (*Halifax*) propose

Que le Comité commence les audiences sur C-18 et C-19 demain le mercredi 8 juillet 1987, et que le Comité fasse rapport au plus tard le 10 août 1987.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 11 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

TUESDAY, JULY 7, 1987
(21)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Corbin, Frith, Graham, Langlois, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Roblin, Spivak, Stewart and Stollery. (11)

Present but not of the Committee: The Honourable Senators Cochrane, Cottreau, Flynn, McElman, Petten, Phillips and Stanbury. (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher, Research Officer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy; and Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee invite the Minister of Transport, along with senior Department of Transport officials J. R. Miller, Director General, Strategic Policy and Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, to testify, the former for the first time and the latter for the second time, before the Committee on Wednesday, July 18, 1987 at 10 o'clock a.m.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Mr. Miller reads an opening statement and with Mrs. Bloodworth answers questions.

The Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) moved—

That the Committee hearings into Bill C-18 and Bill C-19 begin the following day, that is Wednesday, July 8, 1987 and that the Committee report back by August 10, 1987 at the latest.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Committee adjourned at 11:25 o'clock a.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 30, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your Committee, to which was referred the subject-matter of the Bill C-21, Shipping Conferences Exemption Act, 1986, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, November 27, 1986, examined the said subject-matter and now reports that it recommends that the said Bill, when examined by the Senate, be favourably considered.

Respectfully submitted,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 30 juin 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déférée la teneur du Projet de loi C-21, Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 27 novembre 1986, examiné ladite teneur et recommande que, lorsqu'il étudiera le projet de loi, le Sénat le considère favorablement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

Ottawa, July 7, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which were referred Bill C-18, respecting national transportation, and Bill C-19, respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings, met this day at 10.00 a.m. to give consideration to the bills.

Senator Léopold Langlois (Chairman) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, to date we have received 20 applications from people wishing to appear before this committee. As you no doubt recall from our meeting last Tuesday, we formulated a work plan which was unanimously adopted by this committee; however, that plan does not meet the requirements of the government in terms of passing this legislation at the earliest possible date.

Those who have suggestions to make are welcome to go ahead and explain what they have in mind.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman and members of the committee, as you all know, I am a new member on the committee. Because Senator Turner had to attend another committee this morning, I have taken his place. So I am a little bit in the dark as to how you got to the point at which you are now.

From reading the record I find that Bill C-18 received first reading on Thursday, June 18, 1987. Second reading was then moved on Monday, June 22, 1987, and that debate was concluded on Monday, June 29, 1987.

In the case of Bill C-19, first reading took place on Thursday, June 25, 1987; second reading was moved the following day, June 26, and the debate was concluded on Monday, June 29. It was decided by the Senate that both of those bills would be referred to this committee for consideration.

After that, as I read the record, and as you suggested this morning, Mr. Chairman, there was a meeting at which you presented a plan, which, according to Senator MacDonald, was regarded as a first-class work plan, an excellent plan, in view of the uncertainty as to what witnesses would want to appear.

The question that I have is the following: What new consideration has come forward since June 30, 1987, which requires this committee to reconsider what was, at that date, an excellent plan? What is the new factor of urgency with which the committee might be seized? Could we have some explanation on that? I think it would be helpful to members of the committee—certainly to me.

Senator MacDonald (Halifax): I think that Senator Stewart's description of the proceedings are totally accurate. The two bills were referred to this committee a week ago yesterday, and a week ago today the committee met and determined a work plan, as Senator Stewart has indicated.

At that time the committee, as you remember, Mr. Chairman, had no knowledge of what was later to transpire, let

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 7 juillet 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel ont été déférés le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et le projet de loi C-19, concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier lesdits projets de loi.

Le sénateur Léopold Langlois (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons reçu jusqu'ici vingt demandes de personnes souhaitant comparaître devant le Comité. Vous vous souviendrez sûrement qu'à notre réunion de mardi dernier, nous avons établi et adopté à l'unanimité un plan de travail. Notre plan ne répond cependant pas aux vœux du gouvernement qui désire voir ces projets de loi adoptés le plus tôt possible.

J'invite ceux qui ont des propositions à ce sujet à partager leurs idées avec nous.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, membres du Comité, comme vous le savez tous, je suis un nouveau membre. Le sénateur Turner devant assister ce matin à la réunion d'un autre comité, j'ai pris sa place. Par conséquent, je ne suis pas tout à fait au courant de ce qui s'est passé jusqu'ici.

J'ai appris, en lisant les comptes rendus, que le projet de loi C-18 a été lu pour la première fois le jeudi 18 juin 1987. La motion de deuxième lecture a été proposée le lundi 22 juin et le débat s'est terminé le lundi 29 juin 1987.

Dans le cas du projet de loi C-19, la première lecture remonte au jeudi 25 juin; la deuxième lecture a été proposée le lendemain 26 juin et le débat s'est terminé le lundi 29 juin. Le Sénat avait alors décidé de renvoyer les deux projets de loi à notre Comité, pour étude.

Ensuite, toujours d'après les comptes rendus et comme vous l'avez mentionné ce matin, monsieur le président, le Comité a tenu une réunion au cours de laquelle vous avez présenté un plan de travail. Selon le sénateur MacDonald, ce plan était considéré comme très bon, excellent même, à cause de l'incertitude qui régnait quant aux témoins qui souhaiteraient comparaître.

Voici donc la question que je me pose: qu'est-il arrivé depuis le 30 juin 1987 qui impose au Comité de reconsidérer ce qui, à ce moment, constituait un excellent plan? Pourquoi le Comité se sent-il maintenant pressé? Pouvons-nous avoir des explications? Elles seraient bien utiles aux membres du Comité, et à moi en premier.

Le sénateur MacDonald (Halifax): La description que le sénateur Stewart vient de faire de nos délibérations est tout à fait exacte. Les deux projets de loi nous ont été renvoyés il y a huit jours. Et, comme le sénateur Stewart vient de le dire, le Comité s'est réuni, il y a exactement une semaine, et a adopté un plan de travail.

Vous vous en souviendrez, monsieur le Président, le comité n'était au courant à ce moment ni de ce que nous avons appris

[Text]

alone the urgency that the government placed on these bills. At the Transport Committee meeting to which Senator Stewart has referred it was agreed that we would accept a call for submissions during the month of July; that we would have a cut-off date at the end of July; that we would meet in early August to determine who would be heard during the month of August; and that we would minimize the necessity of travel, because we felt that these witnesses would be prepared to meet in Ottawa. We now find that the situation has changed, not solely because of government pressure to have these bills passed—for reasons which I will go into in a moment—but because there is now clear evidence that many regulations have to be adopted in order to proclaim these bills. That process, including public consultation, requires a minimum of six months.

The reason we have asked you, Mr. Chairman, to convene this meeting is to see whether or not we can reconcile our responsibilities as senators with the urgency that the government places on these bills and, therefore, possibly suggest a new work plan that might be accepted by this committee.

Senator Stewart puts his finger squarely on the matter before us when he asks if there are any new matters that this committee should take into consideration. I would ask, Mr. Chairman, that we hear two officials from the Department of Transport, who would address themselves squarely to that question of Senator Stewart's. I am referring to Mrs. Bloodworth and Mr. Miller, who are with us today. With respect, I think the question posed by Senator Stewart could best be answered by them, with your agreement.

The Chairman: What surprises me is that the urgency of this bill was apparently discovered in only the last few days. First, the government gave precedence to the shipping conference bill, which was sent to us as a pre-study. Apparently the priority then was given to shipping conference matters. It is only in the last few days that the priority has shifted, apparently; now it is Bills C-18 and C-19 that should get priority.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, Senator Stewart made reference to the passage of those bills through the House of Commons. If my memory serves me correctly, there were three bills that were given first reading on November 6 of last year. They were bills C-18, C-19 and C-21.

We were given permission for a pre-study of Bill C-21.

The Chairman: The shipping conference bill, yes.

Senator MacDonald (Halifax): That took nine weeks of committee time here. There was no agreement with regard to the pre-study of the other two bills, even though it was requested. However, I don't want to go into that particular subject, because I think we will just snarl up the opportunity to reach an agreement today; but we could have pre-studied Bills

[Traduction]

par la suite, ni, à plus forte raison, de l'urgence que le gouvernement attribue à ces projets de loi. À la réunion du Comité que le sénateur Stewart vient de mentionner, nous avons convenu d'inviter le public à envoyer des mémoires pendant le mois de juillet, de fixer la date limite de réception de ces mémoires à la fin juillet, de tenir une réunion au début d'août pour déterminer quels témoins convoquer pendant le mois et de réduire au minimum nos déplacements, car nous pensions que les témoins en question seraient disposés à venir à Ottawa. Nous constatons maintenant que la situation n'est plus la même, pas seulement à cause des pressions que le gouvernement exerce pour faire adopter ces projets de loi—pour des motifs dont je parlerai dans un instant—, mais parce qu'il semble maintenant qu'il y ait de nombreux règlements à adopter avant la proclamation de ces projets de loi. Le processus, qui doit comprendre la consultation du public, dure au moins six mois.

Monsieur le président, nous vous avons demandé de convoquer cette réunion pour voir s'il ne serait pas possible de concilier nos responsabilités de sénateurs avec l'urgence que le gouvernement attribue à ces projets de loi et, par conséquent, de proposer peut-être un nouveau plan de travail que le Comité jugerait acceptable.

Le sénateur Stewart met carrément le doigt sur le problème en demandant s'il y a de nouveaux faits que le Comité doit prendre en considération. Je demande, monsieur le président, que nous entendions deux fonctionnaires du ministère des Transports qui vont sûrement répondre à la question du sénateur Stewart. Je veux parler de M^{me} Bloodworth et de M. Miller qui sont ici aujourd'hui. Avec votre permission, monsieur le président, je crois vraiment qu'ils peuvent le mieux répondre à la question du sénateur Stewart.

Le président: Ce qui me surprend, c'est qu'on ne se soit aperçu de l'urgence de ces deux projets de loi que dans les derniers jours. D'abord, le gouvernement a donné la priorité au projet de loi sur les conférences maritimes, qui nous a été renvoyé pour étude préliminaire. C'était donc ce projet de loi qui semblait urgent à ce moment. Apparemment, il y a eu déplacement des priorités dans les derniers jours puisque ce sont maintenant les projets de loi C-18 et C-19 qui sont en tête de la liste des priorités.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, le sénateur Stewart a parlé de l'adoption de ces projets de loi à la Chambre des communes. Si je me rappelle bien, trois projets de loi ont été présentés en première lecture le 6 novembre de l'année dernière, le C-18, le C-19 et le C-21.

On nous a autorisés à faire une étude préliminaire du projet de loi C-21.

Le président: Oui, c'est le projet de loi sur les conférences maritimes.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Cette étude préliminaire a duré neuf semaines. Il n'y a pas eu d'entente sur l'étude préliminaire des deux autres projets de loi, bien qu'elle ait été demandée. Je ne tiens pas à entrer dans les détails de cette question particulière, car cela pourrait compromettre les chances d'en arriver à une entente aujourd'hui. Il demeure que nous aurions pu examiner d'avance le C-18 et le C-19 et, si nous

[Text]

C-18 and C-19, and, in the course of doing so, the evidence of their urgency would have come forward.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What Senator MacDonald is saying is helpful, although there are a couple of points on which I think we should be clear.

By the way, I did not refer to the dates in which the House of Commons dealt with the bills; I was referring to the Senate, and the fact that these bills came to the Senate within the last two weeks before June 30.

Senator MacDonald says that the situation has changed, but he does not tell us in what way. He then goes on to say that there are many regulations to be drafted. Well, over the last 25 years I have heard that so often from the Liberals that I find it difficult to accept—even from a Conservative! That is a standard bureaucratic excuse. I guess I have to enter the caveat right now that I will find it difficult to take that explanation seriously.

Senator MacDonald (Halifax): I would ask again: Could we not hear from the two bureaucrats who are here and are familiar with those matters to which we refer? There is clearly new evidence, which was not produced, I admit, by those who introduced Bills C-18 and C-19 in the Senate.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Perhaps we could be told why this was left to the last minute. As I went over the record I was quite surprised to discover that the first indication that these bills were getting into rough water was on the night of Monday, June 29, when the question of referring them to committee after second reading came up. That was the first indication.

There is no explanation in the *Debates of the Senate* as to what the urgency was. It seems to me that the Senate has been taken by surprise. It may be that it is being taken by surprise for good reasons—reasons that were unknown to the government and unknown to the minister and his departmental advisers during the week before the adjournment. It would be good to know what the new reasons are and why they came to the fore only after June 30.

I think the credibility of the reasons would be enhanced greatly if we could be told why they came to the fore and were ascertained only after June 30.

Senator Roblin: I don't know if I am entirely satisfied with Senator Stewart's observation; like him, I am a ringer in this committee in that I am not usually a member here, and am merely representing a senator who cannot attend. Indeed, my observations may be wide of the mark.

However, let me say, as one who has had some responsibility, as has Senator Flynn, both in opposition and in government in dealing with the timing of bills, that we are confronted with a classic situation. Frequently, in the past—no matter who was in office—the House of Commons has produced bills at a very late date for consideration by the Senate. It was always a matter of some concern to me to see that the Senate

[Traduction]

l'avions fait, nous aurions appris pourquoi il est urgent d'en disposer.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce que le sénateur MacDonald dit est utile, mais il y aurait peut-être un point ou deux à éclaircir.

Soit dit en passant, les dates que j'ai données n'étaient pas celles où la Chambre des communes s'est occupée des deux projets de loi. Je parlais du Sénat et du fait que le C-18 et le C-19 n'y ont été présentés que dans les deux semaines qui ont précédé le 30 juin.

Le sénateur MacDonald dit que la situation a changé, mais il ne nous dit pas de quelle manière. Il ajoute qu'il y a de nombreux règlements à rédiger. Eh bien, j'ai si souvent entendu des libéraux avancer cet argument dans les 25 dernières années que je le trouve difficile à admettre, même de la part d'un conservateur! Ce n'est là qu'un prétexte de fonctionnaire. Je tiens à le dire tout de suite: il me sera difficile de prendre cette explication au sérieux.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je demande encore une fois: ne pourrions-nous pas écouter les deux fonctionnaires qui sont ici et qui connaissent bien ces questions? Il y a clairement des faits nouveaux qui, je dois l'admettre, n'ont pas été mentionnés au moment de la présentation au Sénat des projets de loi C-18 et C-19.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quelqu'un voudra peut-être nous dire pourquoi on a laissé traîner cette question jusqu'à la dernière minute. Lorsque j'ai consulté les comptes rendus, j'ai été surpris de constater qu'on n'a parlé pour la première fois de l'urgence de ces deux projets de loi que dans la nuit du lundi 29 juin, quand il a été question de les renvoyer au comité, une fois la deuxième lecture achevée. C'était la toute première fois.

Le harsard du Sénat ne donne aucune explication quant à la nature de l'urgence. J'ai l'impression qu'on a pris le Sénat par surprise. Pour de bonnes raisons, peut-être, des raisons qui n'étaient connues ni du gouvernement ni du ministre ni de ses conseillers pendant la semaine qui a précédé la date d'ajournement de la Chambre. J'aimerais bien connaître ces nouvelles raisons et j'aimerais bien savoir aussi pourquoi on n'en a pris conscience qu'après le 30 juin.

Je pense que ces raisons seraient beaucoup plus faciles à croire si on nous disait pourquoi personne ne s'en est rendu compte avant le 30 juin.

Le sénateur Roblin: Les observations du sénateur Stewart ne me satisfont pas entièrement. Comme lui, je fais office de suppléant au comité puisque, n'étant pas ordinairement membre, je ne fais que remplacer un sénateur absent. Bien sûr, il se peut que mes observations ne soient pas tout à fait pertinentes.

Cependant, ayant eu, comme le sénateur Flynn, à m'occuper tant dans l'opposition qu'au gouvernement du calendrier d'adoption de certains projets de loi, je peux dire que la situation dans laquelle nous nous retrouvons aujourd'hui est tout à fait classique. Indépendamment du parti au pouvoir, il est souvent arrivé dans le passé que la Chambre des communes nous envoie très tard des projets de loi. J'ai toujours été préoccupé

[Text]

discharged its responsibilities adequately, even though the bills came late.

Now, in defence of anyone in the House of Commons, governments can introduce bills but the opposition usually decides when they come out, so we have to look at that whole situation.

We had been developing in the Senate, I thought, a very practical solution to this dilemma—one that would enable us to do what we should with respect to the examination of bills and at the same time free us of the kind of time bind we seem to be in at present. I refer to the system known as “pre-study.” We use that device frequently. It means that if bills are presented in the House of Commons which look to be difficult, such as finance bills, we can, through the pre-study system, deal with them in advance of receiving them in an official way.

I must say that I do not know why this committee refused to do a pre-study of Bills C-18 and C-19.

The Chairman: We did not refuse. They were not submitted to us.

Senator Roblin: I am told that the committee did not decide to do a pre-study.

The Chairman: I would like to know who told you that.

Senator Roblin: I heard it in the Senate chamber.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I am a regular member of this committee along with Senator MacDonald and I would like people who have not attended the committee as regular members to know that we have been quite busy over the last couple of months. We have been dealing with the Canada Shipping Act. We heard quite a large number of witnesses in that regard. There has never been any question of this committee not being occupied or pre-studying bills that we have been asked to pre-study. To the contrary, we have been working on two bills recently, one of them being the rather long Canada Shipping Act. I would like to put that to rest right now.

Senator Roblin: I am glad that the senator has satisfied himself. With respect to other committees of which I am a permanent member, such as Finance, we regularly receive half a dozen bills which we deal with at the same time, and we manage to do our work. However, let that pass. I have my opinion and my friend obviously has his.

I think the committee could have undertaken a pre-study of these bills had it felt the necessity of doing so, but obviously it did not feel the necessity to do so.

Where are we now? I do not think the Senate should, in any way, give up its responsibilities. I think we should examine these bills as carefully as we can—and I think we will. It is a question of scheduling. How fast are we going to do this? It seems to me that the schedule that has been set up of completing this by September 15 is a little on the slow side. I would be hopeful that we could agree to do it a little faster than that. Certainly, the matter of regulations cannot be dismissed quite as summarily as Senator Stewart would like us to believe. I agree with him that it is a standard ploy of governments that

[Traduction]

par le fait que le Sénat devait bien s'acquitter de ses responsabilités, même si les projets de loi lui parvenaient très tard.

Sans vouloir défendre personne à la Chambre des communes, je dois dire que le gouvernement présente des projets de loi au moment de son choix, mais que c'est ordinairement l'opposition qui décide du moment où ils sont adoptés. Il nous faut donc considérer l'ensemble de la situation.

Au Sénat, nous avons trouvé une solution, à mon avis très pratique à ce dilemme, une solution qui nous permet d'étudier les projets de loi d'une façon appropriée, tout en nous libérant des contraintes de temps dans lesquelles nous semblons nous débattre à l'heure actuelle. Je parle bien entendu de ce que nous appelons l'étude préliminaire. Nous y avons souvent recours. Quand des projets de loi présentés à la Chambre des communes semblent occasionner des difficultés, comme ceux qui portent affectation de crédits, l'étude préliminaire nous permet de les examiner avant d'en être officiellement saisis.

Mais, je ne sais pourquoi, le Comité des transports a refusé de faire l'étude préliminaire des projets de loi C-18 et C-19.

Le président: Nous n'avons pas refusé. On ne nous les a pas renvoyés.

Le sénateur Roblin: On m'a dit que le Comité n'a pas décidé de faire une étude préliminaire.

Le président: J'aimerais bien savoir qui vous l'a dit.

Le sénateur Roblin: Je l'ai entendu dire au Sénat.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, comme le sénateur MacDonald, j'appartiens au Comité depuis un certain temps. Je voudrais donc dire à ceux qui n'ont pas assisté régulièrement à nos réunions que nous avons été très occupés ces derniers mois. Nous avons étudié la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons entendu un grand nombre de témoins. Nous n'avons vraiment pas chômé et il n'a jamais été question de refuser l'étude préliminaire de projets de loi. Bien au contraire, nous avons travaillé sur deux projets de loi ces derniers temps, dont celui, plutôt long, sur la marine marchande. Je voudrais mettre cette question de côté maintenant.

Le sénateur Roblin: Je suis heureux que le sénateur se soit déchargé le cœur. Dans les autres comités dont je suis membre permanent, comme celui des finances, nous recevons régulièrement une demi-douzaine de projets de loi que nous étudions simultanément. Et nous arrivons à bien faire notre travail. Mais laissons cela de côté. J'ai mes opinions et, de toute évidence, mon honorable ami a les siennes.

Je pense que le Comité aurait pu entreprendre l'étude préliminaire de ces projets de loi s'il avait jugé bon de le faire. Il est évident qu'il n'en a pas vu la nécessité.

Où en sommes-nous maintenant? Je ne pense pas que le Sénat doive, d'une façon quelconque, abdiquer ses responsabilités. Nous devons étudier ces projets de loi aussi soigneusement que possible, et je pense que nous le ferons. La question est de savoir quand. À quel rythme pouvons-nous le faire? Le programme établi qui vise à terminer cette étude d'ici au 15 septembre me semble un peu long. J'espère que nous pourrions nous entendre pour aller un peu plus vite. La question des règlements ne peut être rejetée aussi sommairement que le sénateur Stewart voudrait nous le faire croire. Je veux bien

[Text]

regulations take time to prepare—and, of course, that happens to be true. They do take time.

However, I would also point out that there has been a significant difference in the regulatory system in the last couple of years; we now have, by law, a system of exposing regulations to public criticism and comment. That is something new. These present statutes before us will give rise to more pages of regulations than are in the actual bills themselves, and, God knows, that is enough. There are about 400 pages of regulations expected on Bill C-18 and even more on Bill C-19.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It was defective.

Senator Roblin: Senator Stewart says that the bill was defective. I have been on Senator Stewart's side of demanding that bills should have as much of the fact in them with the least possible amount left to regulation. We are not going to quarrel on that, because I agree with him.

From bitter experience in other quarters, however, I have to admit that bills could not be so written as to avoid regulation, and certainly not in a field like this, which involves consultation with the provinces and with the industry, and all that kind of thing.

We have to face the fact that, if we want this bill to come into effect on January 1, we have to accommodate the regulatory process within the time schedule. That is really the case I am making.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What I am really asking is: When was this fact discovered? Was it discovered some time on Canada Day?

Senator Roblin: It may well have been. I am just guessing here, but I suspect those who are in charge of the bill in the Senate really expected that it might receive quicker handling than appears to be the case. When it was apparent that that was not to be the case, people really started to worry about when they were going to get the bills. That, I think, would be the human reaction.

I am saying that we have a regulatory process here that has 12 steps and some of them have time elements attached to them with respect to how long regulations should be exposed for public scrutiny and that kind of thing. My case to the committee is simply this: Let us not shirk our responsibilities, but let us deal with these bills as expeditiously as we can. I think that could be accomplished, certainly, much before September 14 or 15.

My plea to the committee would be to speed up the process and start hearing witnesses earlier than we had intended. When that process starts, keep at it regularly with no significant recesses until the job is done. Then, we will have satisfied our constitutional responsibility and will have been reasonably accommodating to the people interested in this bill—and that is not only the government, by any matter or means—and will make it possible to have proclamation on January 1.

[Traduction]

admettre que les gouvernements affirment toujours qu'il faut du temps pour rédiger les règlements, mais il se trouve que c'est vrai.

Je voudrais d'ailleurs mettre en évidence le fait que le processus d'élaboration des règlements est, depuis quelques années, sensiblement différent de ce qu'il était auparavant. La loi nous impose maintenant de permettre au public de critiquer et de commenter les règlements. Cela est nouveau. Les projets de loi qui nous sont soumis doivent donner lieu à plus de pages de règlements qu'ils n'en comprennent eux-mêmes, et Dieu sait que ce n'est pas peu dire. On s'attend à ce que le C-18 ait un règlement d'application de près de 400 pages et que le C-19 en ait plus encore.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il était irrégulier.

Le sénateur Roblin: Le sénateur Stewart dit que le projet de loi comportait des irrégularités. J'étais d'accord avec lui lorsqu'il demandait que les projets de loi contiennent le maximum de substance afin que les règlements n'en contiennent qu'un minimum. Nous n'allons pas nous disputer à ce sujet, puisque j'en conviens avec lui.

De pénibles expériences vécues ailleurs m'ont cependant appris qu'il est impossible de rédiger les projets de loi de façon à éviter les règlements, certainement pas dans un domaine comme celui-ci qui nécessite des consultations avec les provinces, avec l'industrie, et bien d'autres choses encore.

C'est un fait que si nous voulons que le projet de loi entre en vigueur le 1^{er} janvier, nous devons tenir compte des règlements dans notre programme. Voilà où je voulais en venir.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voudrais quand même demander ceci: quand a-t-on découvert ce fait? Est-ce qu'on s'en est aperçu le jour de la Fête du Canada?

Le sénateur Roblin: C'est bien possible. Ce ne sont que des suppositions, mais je soupçonne que les responsables du projet de loi au Sénat s'attendaient à ce que les choses aillent plus vite que cela n'a été le cas. Lorsqu'il est devenu clair que les projets de loi ne seraient pas adoptés, les gens ont commencé à s'inquiéter du moment où ils pourraient l'être. À mon avis, c'était là une réaction bien humaine.

Nous avons un processus de réglementation comprenant douze étapes. Certaines comportent des contraintes de temps, comme les délais accordés au public pour présenter des commentaires, etc. L'argument que je voudrais présenter au Comité est simplement le suivant: n'abdiquons certes pas nos responsabilités, mais étudions ces projets de loi aussi rapidement que possible. Je pense que c'est réalisable bien avant le 14 ou le 15 septembre.

Je voudrais convaincre le Comité d'accélérer ses travaux et de commencer à entendre des témoins avant la date envisagée. Une fois l'audition des témoins commencée, tenons régulièrement des réunions jusqu'au bout, sans longues suspensions. Nous nous serons alors acquittés de nos responsabilités constitutionnelles tout en donnant raisonnablement satisfaction à ceux qui s'intéressent aux projets de loi. Il ne s'agit certes pas

[Text]

That is my pitch: Let's get on with the job, but let's do it faster than we had intended to do it.

The Chairman: What do you mean by "faster?"

Senator Roblin: We know that there are some 20 witnesses who want to be heard. Let us start hearing them tomorrow. They have made the same pitch to the Canadian Transportation Commission, the House of Commons and heaven knows who else for the last three or four years. There is nothing new about this and I am sure they are ready. Let us start hearing them tomorrow and get on with this thing. Let's see if we cannot deal with this a little more expeditiously than in the timetable now before us.

Senator Spivak: Mr. Chairman, we have heard a lot about the causes for the rescheduling. Perhaps if we could hear the witnesses that are here today—and I am most anxious to hear them—they might shed some light on those causes and we might get on with the task ahead of us, as Senators Roblin and MacDonald have suggested. I would just add my plea to that of Senators MacDonald and Roblin to hear the people from the department who are with us today.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, if, in the introductions of these bills by Senator Macquarrie and myself, we had at that time settled all of the reasons for the urgency, it still would have been most unlikely that the Senate would waive sending the bills to committee. The bills still would have gone to committee. What happened was that the committee met to put together a work plan. We are here today to reconsider the work plan put together by this committee a week ago today.

As Senator Roblin has said, we are not suggesting that our investigation be less thorough. That should be made abundantly clear. We will give these bills the full attention they deserve. We are simply asking that the committee start its work earlier and, therefore, finish it earlier. That is all. We are just asking today for a reconsideration of our work plan. As Senator Spivak has said, we should hear these witnesses so as to get a clear idea of these new elements.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I do not disagree with the principle of starting our work earlier. My only question is: Is it practicable? I suppose that it is almost a question for you, Mr. Chairman, or for those people who wish to appear, in terms of when they will be available. If our hearings can be brought on earlier, fine; I have no problem with that. I agree that the committee could meet regularly. I also have no problem with that.

It seems to me that we really do not need to be told that regulations take a long time to write. As I say, that is a standard ploy. We all agree that they take time to write. It is a question of how long that work takes. That is really not material, as they would say in court. Could we not talk about

[Traduction]

seulement du gouvernement. Il serait ainsi possible de respecter la date de proclamation du 1^{er} janvier.

Voilà donc où je voulais en venir: attelons-nous à la tâche et terminons-la plus vite.

Le président: Que voulez-vous dire par «plus vite»?

Le sénateur Roblin: Nous savons qu'une vingtaine de témoins souhaitent comparaître. Nous pourrions commencer à les entendre demain. Ils ont présenté les mêmes arguments à la Commission canadienne des transports, à la Chambre des communes et à bien d'autres depuis trois ou quatre ans. Il n'y a rien de nouveau, je suis sûr qu'ils sont prêts. Faisons-les comparaître à partir de demain. Voyons s'il ne serait pas possible d'aller un peu plus vite que ne le prévoit le programme que nous avons devant nous.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, nous avons entendu beaucoup d'arguments au sujet des changements de priorités. Si nous commençons par entendre les témoins qui sont présents aujourd'hui—et j'ai personnellement hâte de les entendre—peut-être pourraient-ils nous éclairer sur les causes, afin que nous puissions entamer la tâche qui nous attend, comme le proposent les sénateurs Roblin et MacDonald. J'ajoute donc ma voix aux leurs pour demander que nous entendions les représentants du Ministère qui sont présents aujourd'hui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, si, en présentant ces projets de loi au Sénat, le sénateur Macquarrie et moi-même avons mentionné toutes les raisons pour lesquelles nous croyons qu'ils sont urgents, le Sénat n'aurait probablement pas renoncé à les renvoyer au Comité. Les projets de loi nous seraient donc parvenus quand même. Le Comité s'est réuni pour établir un plan de travail et nous sommes ici aujourd'hui pour reconsidérer ce plan adopté il y a une semaine.

Comme l'a déjà dit le sénateur Roblin, nous ne proposons pas d'étudier sommairement ces projets de loi. Cela devrait être tout à fait clair maintenant. Nous voulons qu'ils fassent l'objet de toute l'attention qu'ils méritent. Nous demandons simplement que le Comité commence ses travaux plus tôt et, par conséquent, les finisse plus tôt. C'est tout. Nous souhaitons une révision du plan de travail. Comme le sénateur Spivak l'a dit, nous devrions entendre ces témoins afin d'avoir une idée claire des nouveaux éléments dont il faut tenir compte.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je ne m'oppose pas au principe de commencer nos travaux plus tôt. Je me demande seulement si cela est réalisable. Je pense que la question vous est adressée, monsieur le président, ainsi qu'à tous ceux qui souhaitent se faire entendre, en fonction du moment où ils seraient disposés à comparaître. Si nous pouvons avancer l'audition des témoins, je ne m'y opposerai pas du tout. Le comité peut bien se réunir régulièrement, j'en conviens volontiers.

Nous n'avons pas besoin de nous faire dire que les règlements prennent du temps à rédiger. Comme je l'ai mentionné, c'est l'argument classique. Nous convenons tous que cela prend du temps. La question est de savoir combien de temps. Mais cela n'est pas vraiment pertinent, comme on dirait en cour. Ne

[Text]

when we could begin our study and how regularly we could meet? What is the volume of the work before us? How big a shoe do we need for the foot that is offered?

Senator Graham: Mr. Chairman, I am more interested in how we, as reasonable people charged with a responsibility, can carry out that responsibility in a proper period of time. I am interested in hearing you, as chairman, tell us what your feelings are with respect to the availability of witnesses. I am interested in hearing when you think we can reasonably begin. After that is established, we should get on with the work.

The Chairman: As far as I am concerned, I hesitate to suggest another work plan. I suggested one last Tuesday that was approved and now we have to start all over again.

As far as I am concerned, we can sit six days a week from now on, as soon as our witnesses are available. The clerk was on the telephone for some time yesterday trying to reach those witnesses who have already sent their applications to appear. Perhaps he can report on his progress.

Until yesterday, I must point out, I had to share my clerk with two other committees. Yesterday, when I was ready to get him to make the phone calls, he was asked by Senator Tremblay to go and work on the Constitutional Accord. I hope this will be settled and that I will have my clerk at my disposal without having to share him with other committees. I would now ask him to report on his progress.

Mr. André Reny, Clerk of the Committee: Anyone who wrote to the committee was acknowledged and told he would be contacted later for a proper time to appear. I called all of the groups appearing on the first two pages senators have before them and could not reach any of them. All I have done is left messages to call back. That is where we stand this morning.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I am prepared to get into the nitty-gritty of the work plan, the dates and the way to do things and so on. I am prepared to offer some suggestions as to how we can get at this now, the nature of the witnesses that will appear before us, the *modus operandi* of how to do it and so on. I do not know if you want to do that at this stage of the game.

I come back to my request to hear the witnesses who are here in this room so as to justify the urgency of doing that. I would like your permission to hear them, Mr. Chairman.

Senator Adams: Mr. Chairman, according to Senator MacDonald, some of the MPs in the House of Commons committee who travelled to hear witnesses on Bills C-18 and C-19 could not make it to certain places in the territories. I would like to find out what communities or cities were not visited. Perhaps those witnesses who were missed would want to appear before the Senate committee, especially if they have in their northern communities transportation problems that are

[Traduction]

pouvons-nous pas plutôt parler du moment d'entreprendre nos travaux et de la fréquence de nos réunions? Quelle charge de travail nous attend? S'il faut trouver chaussure à son pied, de quelle taille doit-elle être?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je m'intéresse davantage à la question de savoir comment nous, gens raisonnables chargés d'une certaine responsabilité, pouvons nous en acquitter dans un délai approprié. Ne pourriez-vous pas, monsieur le président, nous donner votre avis sur la disponibilité des témoins, nous dire quand, selon vous, nous pourrions raisonnablement commencer nos travaux? Une fois cela établi, nous pourrions nous mettre au travail.

Le président: J'hésite, en ce qui me concerne, à proposer un autre plan de travail. J'en ai proposé un mardi dernier, il a été approuvé et voilà que maintenant, nous devons tout recommencer.

Si cela ne dépendait que de moi, nous pourrions siéger six jours par semaine, aussitôt que nos témoins seront prêts à venir. Notre greffier a passé un certain temps au téléphone hier, essayant de joindre ceux qui nous ont déjà manifesté leur désir de comparaître. Peut-être pourra-t-il nous en donner des nouvelles.

Je dois ajouter que jusqu'à hier, j'ai dû partager un greffier avec deux autres comités. Hier, alors que je m'apprêtais à lui confier les appels téléphoniques, le sénateur Tremblay lui a demandé de travailler sur l'accord constitutionnel. J'espère que ces difficultés vont être réglées et que je pourrai compter sur le greffier, sans avoir à partager ses services avec d'autres comités. Je vais maintenant lui demander de nous faire part des progrès accomplis.

M. André Reny, greffier du Comité: Tous ceux qui ont écrit au Comité ont reçu un accusé de réception précisant qu'ils seraient contactés plus tard au sujet de la date de comparution. J'ai téléphoné à tous les groupes figurant sur les deux premières pages que les sénateurs ont devant eux, mais je n'ai pu joindre personne. J'ai seulement pu laisser des messages demandant de rappeler. Voilà où j'en étais ce matin.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je suis disposé à aborder les détails du plan de travail, avec les dates, la manière de procéder, etc. Je suis prêt à proposer des façons de faire, à parler du genre de témoins qui vont comparaître, du *modus operandi* et ainsi de suite, mais je ne sais pas si vous voulez que je le fasse tout de suite.

Je reviens donc à ma demande d'entendre les témoins qui sont déjà là et qui peuvent justifier l'urgence des deux projets de loi. Je voudrais avoir votre permission de les entendre, monsieur le président.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, selon le sénateur MacDonald, quelques-uns des députés membres du comité des Communes qui a voyagé pour entendre des témoins au sujet des projets de loi C-18 et C-19 n'ont pu se rendre à certains endroits des Territoires. Je voudrais savoir quelles localités ou villes ils n'ont pas visitées. Peut-être certains des témoins qu'ils ont manqués voudront comparaître devant notre Comité, surtout s'ils ont à parler de problèmes de transport propres au

[Text]

different from those in the rest of Canada. I would like to know how many people were missed by the House of Commons committee and whether they could appear before the Senate committee.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, on that point, when Senator MacDonald spoke in the Senate he referred to this. It seems to me that he made what at that point was a very reasonable proposal, which was that as soon as the submissions had been proffered, the steering committee would meet to determine, and I quote, "how we were going to do it, start the hearings in Ottawa and then determine if we had to go on the road to the places which had been ignored."

I think that is the point to which Senator Adams has referred. This is an important point. I am certainly not pressing for travel, but I can understand why Senator Adams is concerned about this. Perhaps there is some way in which those witnesses could come to Ottawa.

The Chairman: Senator MacDonald, would you be prepared to make a motion to hear these two officials from the department?

Senator MacDonald (Halifax): Yes, Mr. Chairman, I would be.

Senator Corbin: Mr. Chairman, I would like to know with some certainty if the January 1 proclamation date is a serious one or whether it is just a target date. Could the proclamation or the coming into force of the provisions of these bills be at a much later date? Could part of the bill come into effect at a much later date?

The Chairman: There is no date set in the legislation.

Senator Corbin: Everybody talks about January 1. I would like to know for sure what the score is on that point.

Senator MacDonald (Halifax): I think Senator Corbin would have the answer to that by hearing the witnesses.

The Chairman: There is a motion by Senator MacDonald (Halifax) that we hear the witnesses from the Department of Transport this morning. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: We have with us Mrs. Margaret Bloodworth and Mr. Jim Miller.

Senator Corbin: What are their departmental responsibilities?

Mr. Jim Miller, Director General of Strategic Policy, Transport Canada: I am Mr. Jim Miller. I am Director General of Strategic Policy, Transport Canada.

Senator Corbin: Would you elaborate on that slightly?

An Hon. Senator: On the "Miller"?

Mr. Miller: I do not spend my days grinding flour. I spend my days in the business of corporate planning and dealing with major policy issues that cut across the various modes of transportation: air, rail, truck, marine—issues of that nature, including this package which came out in the white paper as "Freedom to Move" and has become Bills C-18 and C-19.

[Traduction]

Nord, qui sont donc différents des problèmes du reste du Canada. Je voudrais savoir combien de témoins le comité des Communes a manqués et s'ils pourraient comparaître devant notre Comité.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, le sénateur MacDonald a parlé de cette question au Sénat. Il avait alors fait une proposition, à mon avis très raisonnable. Dès réception des demandes, le comité directeur se serait réuni pour déterminer, et je cite, «comment nous allons procéder et s'il faut commencer l'audition des témoins à Ottawa puis décider ensuite s'il convient de prendre la route pour visiter les endroits qu'on avait oubliés».

Je pense que c'est à ce point que le sénateur Adams se reportait. La question est importante. Je ne préconise pas de voyager, mais je comprends pourquoi cette question préoccupe le sénateur Adams. Peut-être y aurait-il moyen de faire venir ces témoins à Ottawa.

Le président: Sénateur MacDonald, êtes-vous disposé à proposer une motion visant à entendre les deux fonctionnaires du Ministère?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui, monsieur le président.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, je voudrais savoir avec certitude si la date de proclamation de 1^{er} janvier est sérieuse ou bien s'il s'agit seulement d'une date cible. Est-il possible que la Loi ne soit proclamée ou n'entre en vigueur que beaucoup plus tard? Est-il possible qu'une partie de la Loi n'entre en vigueur que beaucoup plus tard?

Le président: Aucune date ne figure dans les projets de loi.

Le sénateur Corbin: Tout le monde parle du 1^{er} janvier. J'aimerais bien savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Je pense que le sénateur Corbin aurait sa réponse s'il voulait bien écouter les témoins.

Le président: Le sénateur MacDonald (Halifax) propose que nous entendions ce matin les témoins du ministère des Transports. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous accueillons aujourd'hui M^{me} Margaret Bloodworth et M. Jim Miller.

Le sénateur Corbin: Quelles sont leurs fonctions au Ministère?

M. Jim Miller, directeur général, Politiques stratégiques, Transports Canada: Je m'appelle Jim Miller. Je suis directeur général des Politiques stratégiques à Transports Canada.

Le sénateur Corbin: Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

Une voix: Au sujet de «Miller» (le meunier)?

M. Miller: Je ne passe pas mes journées à moudre du grain. Je m'occupe de planification d'ensemble, des grands thèmes qui englobent les différents modes de transport: aérien, ferroviaire, routier, maritime. Je m'occupe de questions de ce genre, y compris celles qu'abordait le Livre blanc «Aller sans entraves» et qu'on retrouve dans les projets de loi C-18 et C-19.

[Text]

Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, Canadian Transport Commission: At the moment I am acting General Counsel of the Canadian Transport Commission. I was also part of the economic regulatory reform group, which was part of the Minister of Transport's office during the development of these two bills, and more particularly Bill C-18.

The Chairman: Do you have an opening statement?

Mr. Miller: Mr. Chairman, I will say a few words about Bill C-19, with respect to the urgency of moving on with it. Bill C-19 includes within the text of the bill the proclamation date of January 1, 1988. The reason for that goes back to extensive negotiations with the provinces over a number of years, which resulted in a memorandum of understanding which was signed in February, 1985, in which the provinces agreed to start this process of economic regulatory reform of the trucking industry, and the federal government undertook to reform the Motor Vehicle Transport Act. That eventually emerged as Bill C-19.

At the time the commitments were made, it was the hope that all provinces and the federal government would be ready with legislation and implementation by January, 1987—which is now behind us. It became clear, from the signing in 1985 until the bills were being prepared in early 1986, that several provinces as well as the federal government were unlikely to be able to meet the implementation date of early 1987. Therefore we all agreed to postpone it until January 1, 1988.

That is where we stand. We have a commitment with the provinces to do that. The provinces are working to that implementation date along the way. In addition to the economic regulatory reforms, we have agreed with the provinces on the implementation of a uniform safety code across the country. That is closely tied to the more relaxed entry requirements for new trucking companies to get an operating licence, and, in a sense, is therefore tied to the economic regulatory reforms. But, of course, it goes beyond it.

We are not saying that there is a poor safety record out there, that the provinces do not have safety regulations. They do, but it is a little different in each province and there are some improvements that could be made to give us an even better safety record than we have with respect to both trucking and buses.

So a uniform safety code has been developed. It was finally agreed to in March, along with the implementation dates that would apply, most of it in effect by January, 1988, and the rest to follow within a year and, for a few items, possibly within two years.

In March we also agreed on the funding of that item. The federal government has agreed to put up funding. It totals approximately \$23 million over a period of five years; but most of it is for the developmental costs of the new elements of the code, including in particular a process for exchanging information on safety violations among provinces. It is not now possible to quickly and easily find out whether a truck driver or a

[Traduction]

Mme Margaret Bloodworth, avocat général intérimaire, Commission canadienne des transports: Je suis pour le moment avocat général intérimaire de la Commission canadienne des transports. J'appartenais également au groupe de réforme de la réglementation économique qui faisait partie du cabinet du ministre des Transports au moment de l'élaboration de ces deux projets de loi, et plus particulièrement du C-18.

Le président: Avez-vous une déclaration à faire?

M. Miller: Monsieur le président, je voudrais expliquer brièvement pourquoi il est urgent d'adopter le projet de loi C-19. La date de proclamation du 1^{er} janvier 1988 figure dans le texte du projet de loi, pour les raisons suivantes. De longues négociations, qui ont duré des années, ont eu lieu avec les provinces et ont abouti en février 1985 à la signature d'un protocole d'entente par lequel les provinces s'engageaient à aborder le processus de réforme de la réglementation économique des transports routiers, tandis que le gouvernement fédéral s'engageait à procéder à une refonte de l'actuelle Loi sur le transport par véhicule à moteur. Tout cela a fini par aboutir au projet de loi C-19.

Au moment où ces engagements avaient été pris, on espérait que toutes les provinces et le gouvernement fédéral seraient prêts à aller de l'avant, en s'appuyant sur des mesures législatives et des règlements, le 1^{er} janvier 1987. Bien sûr, ce délai est déjà passé. Au début de 1986, alors que les projets de loi étaient en préparation, il était devenu clair que plusieurs provinces, de même que le gouvernement fédéral, seraient incapables de respecter la date de mise en œuvre de janvier 1987. Il avait donc été convenu de la reporter au 1^{er} janvier 1988.

Voilà où nous en sommes. Nous avons pris des engagements envers les provinces, qui travaillent en se basant sur cette date. A part la réforme de la réglementation économique, nous nous sommes également entendus avec les provinces sur la mise en œuvre d'un code de sécurité qui serait le même partout au Canada. Cela est étroitement relié à la libéralisation des conditions d'accès au marché des nouvelles entreprises de camionnage et, par voie de conséquence, à la réforme de la réglementation économique. Bien sûr, cet élément va au-delà de la réforme.

Nous ne prétendons pas que nos transports routiers manquent de sécurité ou que les règles de sécurité provinciales soient insuffisantes. Cependant, ces règles comportent des différences d'une province à l'autre et il serait possible de les améliorer de façon que nos transports par camion et par autocar deviennent encore plus sûrs.

Voilà pourquoi nous avons mis au point un code de sécurité uniforme. Il a finalement été adopté en mars, en même temps que les dates de mise en œuvre, qui tombent pour la plupart en janvier 1988, le reste devant suivre dans un an ou peut-être deux, dans quelques cas.

Nous avons également convenu en mars du financement de la mise en œuvre du code. Le gouvernement fédéral a accepté d'avancer à cette fin près de 23 millions de dollars sur une période de cinq ans. Cependant, la plus grande partie de ces fonds serait immédiatement consacrée à la mise au point des nouveaux éléments du code, qui comprennent en particulier un mécanisme interprovincial d'échange d'information sur les vio-

[Text]

trucking company has violated some safety regulation in another province.

That is a major new innovation which will assist in the enforcement of the safety regulations. That money has been agreed to. It is time to start spending it in order to implement those improvements to safety in the provinces and across the country.

We cannot pay the moneys to the provinces essentially without Bill C-18, because at the present time there is no specific authority for the Minister of Transport to enter into an agreement with the provinces or anyone else to pay out moneys for development of the transportation system, be it an economic matter or a safety matter.

So we were relying upon a subsection of clause 3 of Bill C-18 to provide us with the authority to start making payments to the provinces next January for their end of the improvement of safety.

As noted earlier, there are some regulations, both on the economic and safety side, that must be made under Bill C-19 in order to have it effective on the date of proclamation—which, again, is specified in the bill rather than to be determined at a later date.

That is all that I wish to say on Bill C-19.

Senator Graham: Mr. Chairman, I have a question for the witness, but perhaps we should hear from the second witness before we proceed further.

Mrs. Bloodworth: With regard to Bill C-18, the regulatory process has already been mentioned. I agree with the comments that have been made—it is something that we bureaucrats often say, and it also happens to be true—that it does take time. The reason for passing the bills is not the regulations. The reason is that there are many people in the industry, both carriers and shippers, who are awaiting these reforms. They have been pressing us for some time and they are still pressing us.

That varies from mode to mode. In the rail industry, for example, our railways are not permitted legally to enter into confidential contracts. American railways have been allowed to do that since 1980; and that has caused a significant competitive disadvantage for our railways. They are understandably anxious to have that.

In the air industry, they have made a number of changes. There are others that they want to make, and they have to have this legislation in order to do that. It is true that the regulatory process takes time. There are a number of regulations, to which Senator MacDonald has referred, that must be passed in order to proclaim these acts. It is important to remember that we are not passing acts for the purpose of passing regulations. We want those regulations in the acts because there are a number of people in the Canadian industry, both carriers and shippers, who need these reforms in order to do business.

[Traduction]

lations des règles de sécurité. À l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen simple et rapide de découvrir si un chauffeur ou une entreprise de camionnage a violé des règles de sécurité dans une autre province.

C'est là une importante innovation qui aidera à mettre en vigueur les règles de sécurité. Des ententes ont été conclues au sujet de ce financement et il est temps de commencer à affecter les fonds pour accroître la sécurité dans chaque province et dans tout le pays.

Or il nous est pratiquement impossible de verser l'argent aux provinces sans que le projet de loi C-18 ne soit adopté. À l'heure actuelle, le ministre des Transports n'a pas les pouvoirs nécessaires pour conclure avec les provinces ou avec n'importe qui d'autre des ententes prévoyant d'affecter des fonds au développement des transports, que ce soit sur le plan économique ou sur celui de la sécurité.

Nous comptons sur un paragraphe de l'article 3 du C-18 pour être habilités à effectuer des paiements aux provinces dès janvier prochain, afin qu'elles travaillent à améliorer la sécurité.

Comme je l'ai dit plus tôt, il faut édicter des règlements, en vertu du C-19, touchant tant l'aspect économique que la sécurité, afin qu'il soit possible de mettre en vigueur le projet de loi dès sa proclamation. Je répète encore que la date de proclamation figure dans le texte même du C-19. Elle ne sera pas fixée à une date ultérieure.

Voilà tout ce que j'ai à dire au sujet du projet de loi C-19.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je voudrais poser une question au témoin, mais peut-être devrions-nous entendre le second témoin avant d'aller plus loin.

Mme Bloodworth: En ce qui concerne le projet de loi C-18, le processus d'élaboration des règlements a déjà été mentionné. Je suis d'accord sur certaines des observations faites. C'est une chose que nous, fonctionnaires, disons souvent, mais il se trouve que c'est vrai. Bien sûr, les règlements ne peuvent justifier l'adoption d'un projet de loi, mais il y a beaucoup de gens dans l'industrie, tant du côté des transporteurs que de celui des expéditeurs, qui attendent cette réforme. Ils nous ont pressés d'agir depuis un certain temps et ils continuent à le faire.

Cela varie d'un mode de transport à l'autre. Ainsi, la Loi actuelle ne permet pas à nos compagnies ferroviaires de signer des contrats confidentiels, tandis que la concurrence américaine peut le faire depuis 1980. Nos compagnies sont sensiblement désavantagées de ce fait et ont donc hâte de voir le projet de loi adopté.

Dans le secteur aérien, les compagnies ont procédé à des changements et en envisagent d'autres qu'elles ne peuvent cependant pas appliquer avant l'adoption du C-18. Il est vrai que le processus de réglementation est long. Comme le sénateur MacDonald l'a dit, plusieurs règlements doivent être édictés afin qu'il soit possible de proclamer effectivement ces projets de loi. Je répète encore que les règlements ne suffisent pas pour justifier l'adoption de mesures législatives. Nous voudrions que le C-18 et le C-19 soient adoptés et que les règlements d'application soient édictés parce que beaucoup de Canadiens, tant du côté des transporteurs que de celui des

[Text]

Senator Graham: I would be interested in knowing whether or not the proposed new regulations have already been drafted.

Mrs. Bloodworth: In many cases we have a draft. It is only a draft, because we cannot finalize the draft until we have the final bill. The process requires that any draft regulations be scrutinized by the legal officers of the Privy Council Office and go through the Regulatory Affairs Branch, which has a process for examining regulations and the need for regulations. Those officers deal with many regulations and are understandably reluctant to look at any regulations which do not have legislation to support them.

So, you are quite correct, we have been doing some preliminary work toward those, but we cannot go much further until we have an act, because the officers who have to do that understandably have to set priorities, and they set priorities according to legislation, which is how Parliament has determined.

Senator Graham: In terms of tidying up your work, how long would it take?

Mrs. Bloodworth: Do you mean the actual drafting of the regulations?

Senator Graham: Presumably you have the draft proposals ready now. If there are no amendments to the legislation, presumably your work is ready to go to the next step, to those other government officials who must take a look at them.

Mrs. Bloodworth: There are two separate steps. First there are the other government officials, but there is also the need to consult with industry people affected by the regulations. It is all very well to sit here in Ottawa and draft regulations—and we think that we have the right regulations, but it is very dangerous for us to proceed beyond that point before holding detailed consultations with those involved in the business. This consultation takes place in two stages. First, there is preliminary consultation on alternative approaches—whether or not one approach is better than another approach. Once the regulations have been scrutinized by the legal officers and the regulatory affairs people, there is the official pre-publication process. The regulations are published in the *Canada Gazette* so that people may review the exact wording of the proposed regulations. They are given a minimum of 30 days to comment, which is a very short period for regulations of this length. Often 60 days is insisted upon. However, this would not occur for some period of time after the officials in the Privy Council Office and regulatory affairs have had an opportunity to examine the regulations.

Senator Graham: You mentioned that people in the trucking industry are interested in the passage of this legislation. Of course, there are those who are opposed to the legislation in its present form. Are those people who have direct interest in this legislation and in the speedy passage of this bill concerned

[Traduction]

expéditeurs, ont besoin de ces changements pour mener à bien leurs affaires.

Le sénateur Graham: Est-ce que les nouveaux règlements ont déjà été rédigés?

Mme Bloodworth: Dans beaucoup de cas, nous avons des ébauches, mais nous ne pouvons pas les mettre dans une forme définitive avant l'adoption des projets de loi. Dans le cadre du processus d'élaboration des règlements, les avocats du Bureau du Conseil privé doivent étudier toutes les ébauches, qui vont ensuite à la Direction des affaires réglementaires où on en examine le contenu et le bien-fondé. Les responsables de cet examen doivent s'occuper de nombreux règlements et on peut comprendre qu'ils hésitent à considérer des textes qui ne s'appuient pas sur des mesures législatives.

Par conséquent, vous avez parfaitement raison, nous avons fait du travail préliminaire, mais nous ne pouvons pas aller beaucoup plus loin avant l'adoption des projets de loi. Les agents responsables de ce travail doivent établir une liste de priorités en fonction de l'état de la législation, qui dépend évidemment du Parlement.

Le sénateur Graham: Combien de temps vous faudrait-il pour mettre de l'ordre dans vos affaires?

Mme Bloodworth: Voulez-vous parler de la rédaction proprement dite des règlements?

Le sénateur Graham: Vous avez sans doute des ébauches qui sont prêtes. Si les projets de loi ne sont pas modifiés, vous pourrez probablement passer à l'étape suivante, c'est-à-dire envoyer les règlements à ces autres fonctionnaires qui doivent les examiner.

Mme Bloodworth: Il y a deux étapes distinctes. D'abord, les autres fonctionnaires dont vous parlez, mais il faut également consulter les gens de l'industrie que les règlements vont toucher. C'est très beau de rédiger des règlements ici à Ottawa—nous pensons d'ailleurs qu'ils sont très bien faits—, mais il serait très dangereux pour nous d'aller plus loin sans tenir des consultations détaillées avec les intéressés. Ces consultations se tiennent en deux étapes. A l'étape préliminaire, nous consultons des représentants du secteur sur les différentes approches possibles, afin de déterminer s'il y en a une qui est préférable aux autres. Une fois les règlements examinés par les avocats et la Direction des affaires réglementaires, on passe à la première publication officielle: la version préliminaire du règlement paraît dans la *Gazette du Canada*, afin que les gens puissent en examiner les termes exacts. Ils disposent alors d'un minimum de 30 jours pour envoyer leurs observations. C'est un délai très court pour un règlement de cette importance. On insiste souvent pour que le délai soit de 60 jours. Toutefois, on n'en arrive pas là avant que les responsables du Bureau du Conseil privé et de la Direction des affaires réglementaires n'aient eu l'occasion d'étudier le règlement.

Le sénateur Graham: Vous avez dit que l'industrie du camionnage a hâte de voir ces projets de loi adoptés. Bien entendu, il y a aussi des gens qui s'y opposent, dans leur forme actuelle. Est-ce que les gens que l'adoption rapide de ces mesures intéresse directement s'inquiètent parce que la conclusion

[Text]

because they have to sign new contracts under the new legislation, or do they have other special interests?

Mrs. Bloodworth: It is not so specific as new contracts. I think I can best answer by giving an example. Bulk resource rail shippers in western Canada are very interested in and supportive of this legislation. Many of them have gone through very difficult economic times in recent years. They see that this bill will reduce transportation costs for them and allow them to compete more effectively in the international market, which is where most of them compete. So they are concerned with new contracts in the sense that they see this legislation as offering an opportunity to obtain new business and to increase the business they now have.

Senator Graham: There has been an indication that some people are opposed to the legislation. Can you tell us briefly what their concerns are? Certainly, we will find out in due course, but perhaps today you can tell us their concerns.

Mrs. Bloodworth: First, I shall apologize in advance for probably not doing justice to their concerns, because I am speaking for people who I am sure who can speak much better for themselves. In terms of carriers, the only significant opposition comes from the railways, and it involves one or two clauses of the bill, not the bill as a whole. For example, the railways support very strongly the confidential contract provisions of the bill. They are opposed to the competitive line rate provisions. This was the subject of considerable debate during the house committee hearings, and consultants were brought in. The railways maintained that this provision would cause financial harm. Others disagreed. Indeed, to meet their concerns, the bill was amended in the house to allow for a suspensive power if their fears proved to be well founded. That is one area of opposition. I would stress that it is not opposition to the bill as a whole, but to one series of clauses in the bill, a very small portion of it.

Another area of significant opposition comes from labour unions. They fear that there will be a loss of jobs in some areas and that the jobs that remain may pay less than what is now paid. They have also made some arguments with regard to safety. Again, I apologize. I am not the one who should make this argument since I do not happen to agree with it.

Senator Corbin: With respect to both bills, or to either one of them, is corresponding provincial legislation now in place or in the process of being put in place to accord with the provisions of the bills?

Mr. Miller: It varies among the provinces. Some provinces must still pass legislation to enable them to implement these reforms. Other provinces already have legislation on the books that could be administratively "re-jiggered" through regulations or whatever, to administer the provisions of the new bill.

[Traduction]

de nouveaux contrats dépend de cette adoption ou parce qu'ils ont d'autres intérêts particuliers?

Mme Bloodworth: Il ne s'agit pas nécessairement de nouveaux contrats. Je pense pouvoir mieux répondre à votre question en vous donnant un exemple. Dans l'ouest du Canada, les expéditeurs de produits en vrac par chemin de fer appuient fortement ces mesures législatives. Beaucoup d'entre eux ont souffert de graves difficultés économiques ces dernières années. Ils considèrent que le projet de loi réduira leurs frais de transport et leur permettra ainsi d'être plus compétitifs sur le marché international, qui représente un important débouché pour la plupart d'entre eux. Ils s'inquiètent donc de nouveaux contrats, si vous voulez, parce qu'ils croient que l'adoption des projets de loi leur donnera l'occasion de faire de nouvelles ventes et d'accroître donc leur chiffre d'affaires actuel.

Le sénateur Graham: Il semble bien que certains groupes s'opposent à ces mesures législatives. Pourriez-vous nous parler brièvement de ce qui les préoccupe? Bien sûr, nous l'apprenons d'autres sources plus tard, mais peut-être pouvez-vous déjà nous en donner idée.

Mme Bloodworth: Je voudrais m'excuser d'avance car je ne rendrai probablement pas justice à leurs préoccupations. En effet, je vais devoir parler au nom de gens qui, j'en suis sûre, sont tout à fait capables de se défendre eux-mêmes. Du côté des transporteurs, la seule opposition qui compte vient des chemins de fer et porte sur un ou deux articles du projet de loi, non sur l'ensemble. Par exemple, les chemins de fer sont très favorables aux dispositions du C-18 concernant les contrats confidentiels, mais s'opposent à celles qui portent sur les prix de ligne concurrentiels. Cela a fait l'objet de longs débats au comité des Communes où des experts ont témoigné. Les chemins de fer affirmaient que les dispositions sur les prix de ligne concurrentiels leur nuiraient financièrement. D'autres rejetaient cet argument. Finalement, pour apaiser leurs craintes, la Chambre des communes a adopté un amendement accordant au Cabinet le pouvoir de suspendre les dispositions en question si ces craintes se révélaient fondées. Voilà donc un domaine où de l'opposition s'est manifestée. Comme je l'ai dit, il ne s'agissait pas d'une opposition à l'ensemble du projet de loi, mais seulement à une série d'articles qui n'en forment qu'une toute petite partie.

Les syndicats ont également manifesté leur opposition. Ils craignent la perte d'emplois dans certains secteurs et une réduction des salaires pour les emplois restants. Ils ont aussi avancé certains arguments au sujet de la sécurité. Encore une fois, je m'excuse. Je ne devrais pas présenter ces arguments, puisque je ne peux pas y souscrire moi-même.

Le sénateur Corbin: Est-ce que les provinces ont déjà adopté ou sont en train d'adopter des mesures législatives correspondant à l'un ou l'autre ou aux deux projets de loi?

M. Miller: Cela varie d'une province à l'autre. Certaines doivent encore adopter des projets de loi les autorisant à mettre en œuvre ces réformes. D'autres ont déjà des textes législatifs leur permettant d'édicter des règlements ou de prendre d'autres mesures administratives pour appliquer les disposi-

[Text]

Some provinces have already passed new legislation and it is sitting on the shelf.

Senator Corbin: Which provinces have legislation in place?

Mr. Miller: I believe that most of the Atlantic provinces already have legislation ready to go. I do not have a complete list of the provinces. You may have seen in the newspapers over the past several months that the Government of Ontario is in the process of passing its new legislation to correspond with the provisions of the new federal Motor Vehicle Transport Act.

Mrs. Bloodworth: There is really no need for provincial legislation with regard to Bill C-18, because it deals with matters of federal jurisdiction. Only Bill C-19 involves provincial legislation. Most of the western provinces, I believe, have legislation in place.

Senator Corbin: Bill C-19 is scheduled to be proclaimed as of January 1, 1988. However, I gather from your comments that, even though this is a provision of the act, you are not ruling out the possibility of further delay in proclamation of all or parts of the legislation.

Mr. Miller: As I understand the situation, and I am not a lawyer, the act would come into effect as indicated, but it would not be possible to do anything with it without the corresponding regulations that are required.

Senator Corbin: Or the provincial legislation.

Mrs. Bloodworth: Provincial legislation is required for intra-provincial trucking. As a practical matter they want the intra-provincial regulations to be the same as the inter-provincial regulations. However, legally it is not necessary. Bill C-19 could come into force legally without any of the provinces having their legislation in place, because it governs, for example, interprovincial trucking, which is a federal responsibility, though the provinces carry it out on behalf of the federal government. Bill C-19 changes the rules as to how the provinces will carry out their responsibilities. I am not suggesting that it is not a good thing for the provinces to have their legislation as well, but they have already agreed that they will be ready to go in January, 1988.

Senator Graham: You mentioned that the Maritimes either have their legislation or are ready to go. Has Nova Scotia passed the necessary legislation or is it ready to go? The Nova Scotia Legislature is not in the habit of holding fall sessions, and I am wondering whether or not this legislation would require a special session.

Mr. Miller: I believe that Nova Scotia has legislation ready to go, but I would have to double-check.

Senator Graham: You say "ready to go." Is it ready to be presented to the legislature?

Mr. Miller: No. It would not be necessary for the legislature to pass any further legislation.

[Traduction]

tions du nouveau projet de loi. Certaines autres provinces ont adopté de nouvelles lois et attendent.

Le sénateur Corbin: Quelles provinces ont déjà les mesures législatives nécessaires?

M. Miller: Je crois que la plupart des provinces de l'Atlantique ont déjà des lois toutes prêtes. Je n'ai pas une liste complète des provinces. Vous avez sans doute lu dans les journaux ces derniers mois que le gouvernement de l'Ontario est en train d'adopter un projet de loi correspondant aux dispositions de la nouvelle Loi fédérale sur les transports routiers.

Mme Bloodworth: Les provinces n'ont pas vraiment besoin d'adopter des mesures législatives pour appliquer le projet de loi C-18 puisqu'il traite de questions relevant de la compétence fédérale. Seul le C-19 nécessite des lois provinciales. Je crois que la plupart des provinces de l'Ouest ont déjà adopté les mesures législatives nécessaires.

Le sénateur Corbin: Le projet de loi C-19 doit être proclamé le 1^{er} janvier 1988. Cependant, j'ai cru comprendre, d'après vos observations, que même si cette date figure dans le C-19, vous n'écarterez pas la possibilité d'autres retards dans la proclamation de la totalité ou de certaines parties du projet de loi.

M. Miller: Je ne suis pas moi-même avocat, mais si je comprends bien la situation, la Loi entrerait en vigueur à la date de sa proclamation, mais on ne pourrait rien en faire tant que n'auront pas été adoptés les règlements d'application.

Le sénateur Corbin: . . . ou les lois provinciales.

Mme Bloodworth: Des lois provinciales seraient nécessaires dans le cas du camionnage intraprovincial. Bien entendu, il serait pratique et avantageux que les réglementations intraprovinciale et interprovinciale soient les mêmes, mais ce n'est pas juridiquement nécessaire. Le projet de loi C-19 pourrait être légalement en vigueur sans qu'aucune province n'ait des mesures législatives correspondantes. Il régit en effet le transport routier interprovincial qui relève de la compétence fédérale, bien que les gouvernements provinciaux s'en occupent pour le compte d'Ottawa. Le C-19 modifiera la façon dont les provinces s'acquitteront de leurs responsabilités. Je ne veux pas dire par là qu'il ne serait pas bon que les provinces aient leurs propres lois dans ce domaine, mais elles ont déjà convenu d'être prêtes à aller de l'avant en janvier 1988.

Le sénateur Graham: Vous avez dit que les Maritimes ont déjà adopté des lois ou sont prêtes à aller de l'avant. La Nouvelle-Écosse a-t-elle adopté une loi ou bien est-elle prête à aller de l'avant? L'Assemblée législative de la province n'a pas l'habitude de siéger durant l'automne. Je me demande donc s'il lui faudra convoquer une session spéciale pour s'occuper de cette question.

M. Miller: Je crois que la Nouvelle-Écosse a une loi toute prête, mais je ne peux pas l'affirmer sans vérifier.

Le sénateur Graham: Vous dites une loi «toute prête». Est-ce que cela signifie qu'on s'apprête à la présenter à l'Assemblée législative?

M. Miller: Non. L'Assemblée législative n'aurait rien d'autre à adopter.

[Text]

Senator Stollery: You mentioned the subject of confidential contracts. That brought to mind something with regard to the Canada Shipping Act. I realize that my question may be a bit too specific.

The witness mentioned that there were problems encountered by bulk shippers in sulphur and coal and all that sort of thing. Of course, as I am sure the witness is aware, the committee has heard from all of those people over the past few weeks. That is one of the reasons we have been unable to deal with this bill because we have been dealing with the Canada Shipping Act. However, it seems to me that the bulk shipping and confidential contracts of this bill affect that act. Is that correct? We have heard evidence here that the confidential contract provisions of the U.S. legislation are very important to Canadian bulk shippers.

Mrs. Bloodworth: Yes. They are not completely unrelated, senator, because you are dealing with the same shippers. However, they are different issues.

Senator Stollery: You are saying that shipping and trains have different forms of confidential contracts?

Mrs. Bloodworth: Yes, but they are also different because the shipping companies have an exemption from the Competition Act. The whole purpose of that bill is to allow them to conspire to set prices in the public interest.

However, the railways do not, and the railways are competing directly with American railways.

Senator Stollery: According to the evidence we have heard before this committee from several witnesses, it is part and parcel of the same transaction. In other words, when a person ships a bulk cargo of sulphur, it must go on the train and the train then takes it to the ship. Also, there is a considerable overlap, because, depending on what port the shipper uses, that has an effect on the train portion of the journey. What I am asking is: Is it not a fact that there is a very close connection between the two, particularly in bulk carriers which you yourself mentioned?

Mrs. Bloodworth: There is certainly a connection, and when you mention ports, I suppose ports are the best example. Right now, American railways are able to enter into confidential contracts, and so there has been considerable suggestion that Canadian railways and Canadian ports have lost out to American railways and American ports because shippers have been choosing to ship through the U.S. rather than through Canada. Therefore, Canadian railways want the right to enter into confidential contracts, the same as well as shippers.

Senator Stollery: I realize that the January 1 deadline for proclamation of this bill is the reason you have come before us today to explain it. However, I would like to go back a step to the Canada Shipping Act and this whole business of bulk car-

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Vous avez parlé de contrats confidentiels. Cela me rappelle quelque chose au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ma question est peut-être un peu trop précise.

Le témoin a parlé des difficultés éprouvées par les expéditeurs de soufre, de charbon et d'autres ressources naturelles en vrac. Comme elle le sait certainement, le Comité a entendu tous ces gens au cours des quelques dernières semaines. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas pu nous occuper de ce projet de loi, ayant à étudier la Loi sur la marine marchande. Cependant, il me semble que les dispositions du projet de loi concernant l'expédition en vrac et les contrats confidentiels ont des répercussions sur cette Loi. Est-ce exact? Selon des témoignages que nous avons recueillis, les dispositions relatives aux contrats confidentiels de la loi américaine sont très importantes pour les expéditeurs canadiens de produits en vrac.

Mme Bloodworth: Oui, les deux questions ne sont pas sans rapport, sénateur, puisqu'il s'agit des mêmes expéditeurs. Cependant, ce sont quand même deux questions différents.

Le sénateur Stollery: Vous voulez dire que le transport maritime et le transport ferroviaire ont des formes différentes de contrats confidentiels?

Mme Bloodworth: Oui, mais les deux questions sont différentes parce que les transporteurs maritimes sont soustraits à l'application de la Loi sur la concurrence. Tout l'objet de ce projet de loi était justement de leur permettre de s'entendre pour fixer les prix dans l'intérêt public.

Mais ce n'est pas le cas des chemins de fer qui concurrencent directement les compagnies ferroviaires américaines.

Le sénateur Stollery: D'après plusieurs témoins qui ont comparu devant notre Comité, tout cela fait partie intégrante de la même opération. En d'autres termes, quand une personne expédie un chargement de soufre en vrac, le transport se fait d'abord par train puis par navire. De plus, il y a un important chevauchement entre les deux questions car la partie ferroviaire du voyage dépend du port que l'expéditeur choisit. Je voudrais donc vous demander ce qui suit: n'est-il pas vrai que les deux questions sont étroitement liées, surtout en ce qui concerne les transporteurs de vrac dont vous avez vous-même parlé?

Mme Bloodworth: Il y a sûrement un rapport et, puisque vous mentionnez les ports, je suppose qu'ils en constituent le meilleur exemple. A l'heure actuelle, les compagnies ferroviaires américaines peuvent signer des contrats confidentiels. Beaucoup croient donc que les chemins de fer et les ports canadiens sont en train de perdre du terrain en faveur des chemins de fer et des ports américains parce que les expéditeurs préfèrent envoyer leurs produits par les États-Unis plutôt que par le Canada. Voilà pourquoi les compagnies ferroviaires canadiennes veulent être autorisées à signer des contrats confidentiels, tout comme les transporteurs maritimes.

Le sénateur Stollery: Bien sûr, vous vous êtes présentée devant le Comité aujourd'hui à cause de cette date limite de proclamation du 1^{er} janvier. Je voudrais cependant revenir en arrière pour parler de la Loi sur la marine marchande et de

[Text]

riers and bulk shipping. Recently, this committee heard evidence from some very prominent witnesses with respect to the Canada Shipping Act. In fact, the former chairman of the U.S. federal regulatory body for shipping came here from New York City one morning, and I must say that her evidence was very interesting. During her testimony she indicated that she could not understand why we would be considering rewriting the rules for the Canada Shipping Act. I would point out to you that part of Bill C-18, relates to the Canada Shipping Act because of the train portion of the voyages. This witness could not understand why we were doing that, when, at the time, the U.S. was reviewing its shipping act and its legislation affecting bulk carriers.

You have talked here today about the U.S. competition having advantages over the Canadian shipping industry, including the trains, but at this time when the U.S. is, in fact, reviewing its legislation, would you not agree—and I do not want to put words in your mouth—that it may not be a wise move at this time for us to be rushing into this legislation on January 1, when, as I say, we have heard from experts from the U.S. that the very approach we are taking in Canada is about to be reviewed by our American competitors. It seems to me that we would be wise to wait and see what happens with that U.S. review of their shipping act before we pass our own legislation.

Mrs. Bloodworth: There is no suggestion that I am aware of that the U.S. is reviewing confidential contracts in railways at all. In fact, confidential contracts in the railway industry in the U.S. have been an unqualified success, supported by railways and shippers alike.

Senator Stollery: What I am saying is that we have been told that they are reviewing the shipping act there and that that act is very closely entwined with railways legislation because the shipper must put his cargo on the train in order to get it to the port of exit. Therefore, the two pieces of legislation, the shipping act and the railway legislation, cannot be separated. I understand you to say that they are not reviewing the railway part of the legislation, but we have been led to understand that they are certainly reviewing the shipping part of the legislation, and the two go hand in hand.

Mrs. Bloodworth: In my view, the two pieces of legislation do not go that closely hand in hand.

Senator Stollery: I am sorry, but that is not what the expert witnesses told us during our hearings with respect to the Canada Shipping Act which have just ended. Obviously, there is a difference of opinion.

Mrs. Bloodworth: Senator, I was not here during those hearings to hear that witness, so I do not have the benefit of that evidence. However, I am not aware of anyone in any area of the U.S. related to the industry, either shipper, carrier or government, who is suggesting in any way that there should be any change in the provisions for confidential contracts in railways in the U.S.

[Traduction]

toute cette question des transporteurs de vrac et de l'expédition en vrac. Le Comité a récemment entendu quelques éminents témoins au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons ainsi reçu un matin une ancienne présidente de l'organisme fédéral américain de réglementation de la marine marchande, qui était venue de New York pour témoigner. J'avoue que j'ai trouvé ses propos très intéressants. Elle nous a dit qu'elle ne comprenait pas pourquoi nous envisagions de modifier les règles d'application de la Loi sur la marine marchande. Or j'estime que certaines des dispositions du projet de loi C-18 sont liées à cette dernière Loi à cause de la partie ferroviaire des voyages. Le témoin ne comprenait donc pas pourquoi nous voulions modifier cette Loi au moment où les États-Unis étaient en train de revoir leurs propres lois concernant la marine marchande et les transporteurs de vrac.

Vous nous avez parlé aujourd'hui des avantages que les transporteurs maritimes et les chemins de fer américains ont sur leurs concurrents canadiens, mais alors que les États-Unis sont en train de revoir leur loi, ne croyez-vous pas—mais je ne voudrais pas vous mettre les mots dans la bouche—qu'il serait peu sage pour le moment de se hâter de mettre en vigueur ce projet de loi le 1^{er} janvier? Des experts américains nous ont dit que l'approche que nous voulons adopter au Canada est sur le point d'être révisée par nos concurrents américains. Il me semblerait donc sage d'attendre pour voir où aboutira la révision de la loi américaine avant d'adopter nos propres mesures législatives.

Mme Bloodworth: Je n'ai jamais entendu dire que les États-Unis étaient en train de revoir les contrats confidentiels des chemins de fer. En fait, ces contrats ont eu le plus grand succès dans le secteur ferroviaire américain et bénéficient de l'appui des chemins de fer et des expéditeurs.

Le sénateur Stollery: On nous a dit qu'ils sont en train de revoir leur loi sur la marine marchande. Or cette loi est étroitement liée aux mesures législatives concernant les chemins de fer parce que les expéditeurs doivent charger leurs marchandises sur des trains qui les acheminent vers les ports. Par conséquent, les deux lois, celle de la marine marchande et celle des chemins de fer, sont indissociables. Vous dites qu'ils ne sont pas en train de revoir la partie ferroviaire de la loi, mais les Américains sont certainement en train de revoir les dispositions concernant les transports maritimes. Et les deux vont de pair.

Mme Bloodworth: À mon avis, les deux ne sont pas si étroitement liés.

Le sénateur Stollery: Je regrette, mais ce n'est pas ce que d'éminents experts nous ont dit au cours de nos audiences, qui viennent de prendre fin, concernant la Loi sur la marine marchande du Canada. De toute évidence, il y a divergence d'opinions.

Mme Bloodworth: Sénateur, je n'étais pas ici au cours de ces audiences et je n'ai donc pas eu l'occasion d'entendre ce témoignage. Cependant, à ma connaissance, personne aux États-Unis, qu'il s'agisse d'expéditeurs, de transporteurs ou d'organismes gouvernementaux, personne, dis-je, ne propose qu'on modifie de quelque façon que ce soit les dispositions relatives aux contrats confidentiels des chemins de fer américains.

[Text]

Senator Stollery: Yes, I understand your point. However, witnesses have come before us and told us that they are having a review of the shipping act. Therefore, obviously, while they are not reviewing the railway part of confidential contracts, it seems that they are reviewing the "at sea" part of shipping contracts. As far as I recall, the shipping act was enacted for a five-year period to see how it would work. Therefore, if they are reviewing the shipping act, I would say that it would have some effect on the railway portion because the two are so closely connected.

Mrs. Bloodworth: Senator, I have already made my point on that issue. I suppose the only other thing I can mention is that there is a very important difference between confidential contracts in the two industries, in that shipping companies do not want confidential contracts; railway companies very much do want them, in both countries.

Senator Stollery: Yes, I understand your position. However, to reiterate mine, I want to say that the fact is that we have had important testimony before our committee on the Canada Shipping Act, explaining to us the importance of the railway portion of the journey, because, for example, the port of Halifax runs the risk of losing business to the ports of Baltimore and Philadelphia because a shipper from central Canada, shipping manufactured goods rather than bulk products, gains quite a few advantages by using the eastern U.S. ports rather than the port of Halifax because of the train portion of the journey. I use the port of Halifax as an example merely because we have several distinguished representatives from Nova Scotia present here today.

The officials have told us that the January 1 deadline is key to the proclamation of this legislation. That may be, but we have had some testimony on the complexity of this whole issue along the lines that you cannot divorce the railway portion of the journey from the high sea portion of the journey. We have heard from witness after witness on this matter and I do not think that there is a great deal of difference of opinion amongst the members of the committee that the two areas are very closely connected. Also, it is understood that the ports of Halifax and St. John's in Canada will possibly be affected in a very major way by the review of the U.S. shipping act.

Mrs. Bloodworth: Senator, you are perfectly correct that the Port of Halifax has considerable disadvantages compared to American ports because of the rail portion of the journey, and Bill C-18 contains provisions to correct some of that imbalance.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I understood that we had decided to hear these witnesses in order to ascertain if there was newly discovered urgency. I must say I have not heard anything so far that could be categorized as an explanation of a newly discovered urgency. We are told first that it is going to take a long time to write these regulations which will have a deregulating effect. We are told that the draft work has been done, but that was predictable. When the government launched upon this deregulation

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Oui, je comprends votre argument. Toutefois, des témoins sont venus nous dire que les Américains revoient leur loi sur la marine marchande. Par conséquent, s'ils ne sont pas en train de revoir la partie ferroviaire des contrats confidentiels, il semble bien qu'ils le font pour la partie maritime des contrats d'expédition. Si je me souviens bien, cette loi avait été proclamée pour une période de cinq ans, à la suite de quoi elle devait être réexaminée. Et le fait que les Américains revoient leur loi sur la marine marchande aura, à mon avis, des répercussions sur les chemins de fer puisque les deux sont si étroitement liés.

Mme Bloodworth: Sénateur, j'ai déjà exprimé mon avis à ce sujet. La seule autre chose que je puisse ajouter, c'est qu'il y a de très importantes différences entre les contrats confidentiels des deux modes de transport: les transporteurs maritimes n'en veulent pas, tandis que les chemins de fer des deux pays y tiennent beaucoup.

Le sénateur Stollery: Oui, je comprends votre point de vue. Cependant, pour en revenir au mien, je répète qu'au cours de nos audiences relatives à la Loi sur la marine marchande, d'importants témoins ont insisté sur la partie ferroviaire du voyage. Par exemple, le port de Halifax risque de perdre des affaires en faveur des ports de Baltimore et de Philadelphie parce qu'un exportateur du Canada central qui expédie des biens manufacturés plutôt que des produits en vrac peut bénéficier d'avantages certains en ayant recours aux ports de l'est des États-Unis plutôt qu'à Halifax, à cause de la partie ferroviaire du voyage. Je cite Halifax à titre d'exemple, parce que nous avons, ici présents, plusieurs distingués représentants de la Nouvelle-Écosse.

Les fonctionnaires nous disent qu'il est important que ces projets de loi soient proclamés le 1^{er} janvier. Cela est bien possible, mais nous avons entendu des témoignages sur la complexité de toute cette affaire, des témoignages selon lesquels on ne peut séparer la partie ferroviaire de la partie maritime des voyages. Nous avons entendu de nombreux témoins à ce sujet et je doute qu'il y ait de grandes divergences d'opinion entre les membres du Comité sur l'étroite interdépendance des deux domaines. On s'accorde également pour penser que la révision de la loi américaine sur la marine marchande pourrait avoir de profondes répercussions sur les ports de Halifax et de Saint-Jean (T.-N.).

Mme Bloodworth: Sénateur, vous avez parfaitement raison de dire que le port de Halifax est fortement désavantagé par rapport aux ports américains, à cause de la partie ferroviaire des voyages. Or le projet de loi C-18 renferme des dispositions qui vont corriger une partie de ce déséquilibre.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je croyais que nous avions décidé d'entendre ces témoins pour connaître les nouvelles raisons de l'urgence de ces deux projets de loi. Or je n'ai rien entendu jusqu'ici qui ressemble à un motif d'urgence récemment découvert. On a commencé par nous dire qu'il faudra un bon moment pour rédiger ces règlements devant déréglementer les transports. Puis on nous a dit qu'on dispose d'ébauches, ce qui était à prévoir. Lorsque le gouvernement s'est lancé dans cette aventure de déréglementation, il savait que la rédaction de règlements de

[Text]

venture it knew that the writing of deregulation regulations would take a long time. That was predictable. That is not new.

Mrs. Bloodworth puts more emphasis on the fact that there are people who are waiting for the changes. That, of course, can be argued in favour of almost any government bill. There is nothing special about that. In most cases there are also people who are hoping that the changes will not take place, that they will be delayed. That is not an argument for this committee to change its original timetable for its hearings. However, notwithstanding we have not heard anything new on that, I think we ought to hear from Senator MacDonald, for as I understand it he has some proposals with regard to compression and acceleration of the work of the committee, which I think would be helpful.

Senator Graham: Which Senator MacDonald?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The one from Halifax, the one who is so deeply concerned in these matters.

Senator MacDonald (Halifax): First of all, Mr. Chairman, on your behalf, I would like to welcome Senator Stewart. It has been years since we have seen him here. What I would eventually do, if I could get some kind of encouragement at all, would be to make a motion which would cause this committee to meet again, let us say, tomorrow, after seeing the various proposals which would cause us to meet immediately.

The Chairman: Are you referring to the steering committee or to the whole committee?

Senator MacDonald (Halifax): To both. The committee is here. Why restrict it to the steering committee? We should look at a *modus operandi* which would cause us to start now and to work for as long as it takes this committee to decide that it is in a position to report. I don't care whether it is October, mid-August or the end of July, I am simply suggesting that we start now rather than go with the original plan. I am not suggesting that the committee accelerate or compress or do anything less than be thorough, but surely we can consider starting right away. There are some suggestions as to how we can do this, but I don't want to get into the minutia of that. I simply say that if staff will work today, we could come back tomorrow to look at a way in which we could begin. It is not a matter of rushing anything.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): No, I agree.

Senator MacDonald (Halifax): Just start right away.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I think that is useful. I think that the committee should try to do its work in a thorough way. I must say that I am a bit more optimistic than Senator MacDonald (Halifax). I think we could finish well before October or September.

Senator Davey: Which year?

[Traduction]

déréglementation prendrait du temps. C'était prévisible. Il n'y a rien de neuf là-dedans.

Mme Bloodworth insiste sur le fait qu'il y a des gens qui attendent ces changements. C'est là un argument qui peut être avancé en faveur de n'importe quel projet de loi du gouvernement, ou presque. Encore une fois, rien de neuf. Dans la plupart des cas, il y a également des gens qui espèrent que les changements ne seront pas adoptés ou qu'ils seront reportés. Ce n'est pas une raison pour que le Comité modifie son plan de travail initial. Toutefois, même si nous n'avons rien appris de neuf, je crois que nous devrions écouter le sénateur MacDonald qui, je pense, a des propositions utiles à nous faire quant à la compression et à l'accélération de nos travaux.

Le sénateur Graham: Quel sénateur MacDonald?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Celui de Halifax, que ces questions préoccupent tant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais, en votre nom, souhaiter la bienvenue au sénateur Stewart que nous n'avons pas vu ici depuis des années. Par ailleurs, ce que j'aimerais faire, si j'avais un tout petit peu d'encouragement, c'est de présenter une motion pour que le Comité se réunisse de nouveau, mettons demain, après examen des diverses propositions qui nous permettraient de commencer nos travaux immédiatement.

Le président: Parlez-vous du comité directeur ou de l'ensemble du Comité?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Des deux. Les membres du Comité sont présents. Alors pourquoi nous restreindre au comité directeur? Nous devrions considérer un *modus operandi* qui nous permettrait de commencer tout de suite et de poursuivre nos travaux jusqu'à ce que le Comité soit en mesure de présenter son rapport. Peu importe si c'est en octobre, à la mi-août ou à la fin de juillet. Je propose tout simplement que nous commençons tout de suite plutôt que de suivre le plan initial. Je ne parle pas du tout d'accélérer, de comprimer ou d'être moins regardant, mais je ne vois vraiment pas pourquoi nous ne pourrions pas nous attaquer tout de suite à la tâche. Il y a divers moyens de le faire, mais je ne voudrais pas aller dans les détails. Je veux seulement dire que si le personnel du Comité se mettait à l'œuvre aujourd'hui, nous pourrions revenir demain et trouver une façon de commencer. Il n'est pas du tout question de bâcler quoi que ce soit...

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Non, je suis bien d'accord.

Le sénateur MacDonald (Halifax): ... mais seulement de commencer tout de suite.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je pense que ces propos sont utiles. Le Comité devrait essayer de faire soigneusement son travail. Je dois dire cependant que je suis un peu plus optimiste que le sénateur MacDonald. À mon avis, nous pourrions finir bien avant octobre ou septembre.

Le sénateur Davey: De quelle année?

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): This year. I think we could finish some time in August of this year.

Senator MacDonald (Halifax): Who do you mean by "we"?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The committee.

Senator MacDonald (Halifax): Don't just use the word "we".

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We have summers in Antigonish too. So I think we should be able to do this work. I speak out of my vast ignorance of the presentations that have come in, and so on, but surely we can get this done by sometime in August.

Senator Roblin: I have to join in a collegial sense with Senator Stewart, because like him this is my first time here. I agree with a good deal of what he has said, which may come as a surprise to him. I do not think, however, that we should lose sight of the January 1 deadline, for I think it is very real in spite of the views of some senators that it is not really important. I bet to differ, I think it is exceedingly important. A whole segment of our economic structure is depending on what happens to these two bills, and it does make a difference to them whether it is January 1 or some other date. We should keep this fact very firmly in mind because if you are in the trucking business, particularly if you are a shipper, and you see a better deal coming up for your product under this bill, as I think shippers do, or if you see it from the railway point of view with respect to their competitive situation, to say nothing of all the other advantages of the legislation, the importance of January 1 is more than somewhat. It is not a casual date, and we should make sure that in lining up our new program we do our best to complete the work successfully in the shortest possible time because the question of regulation, bureaucratic or not, is real. It is there. Even if the witnesses in front of us now had all the regulations drafted to their satisfaction at the present time, which I don't think they have, there would still be a very elaborate process to be gone through to print them in the *Canada Gazette* as real and final. I think we ought to recognize the fact that when the regulations are drafted they are going to be as important to the industry as the very law itself. So they are going to want all the time we can allow them to examine those regulations and give the government their advice, because under the new system, as I pointed out before, regulations now are not simply promulgated without public scrutiny. It is only after public scrutiny, and that is a new factor which some members of this committee may not have weighed entirely.

So I would like to say I am encouraged by the evident desire of the committee to get on the job as fast as it can. That is a good thing, but, for goodness' sake, let us remember that January 1 is meaningful. We want to give the people in charge of administering the act a chance to do the job, to say nothing of undertakings to the provinces, which are also pretty important. So I say, bravo! Let's get on with the job, and let us keep January 1 as a real target date that means something.

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): De cette année. Je pense que nous pourrions finir en août de cette année.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qu'entendez-vous par «nous»?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous, c'est le Comité.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Ne dites pas simplement «nous».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): À Antigonish aussi, nous avons un été. Je crois donc que nous pouvons faire le travail. Bien entendu, j'ignore tout des présentations et autres communications que nous avons reçues, mais nous pouvons sûrement en avoir fini pendant le mois d'août.

Le sénateur Roblin: Je dois me ranger du côté du sénateur Stewart car, comme lui, je suis ici pour la première fois. J'approuve en grande partie ce qu'il a dit, ce qui pourrait bien le surprendre. Nous ne devrions cependant pas perdre de vue la date limite du 1^{er} janvier, qui est réellement très importante, malgré ce qu'en pensent certains sénateurs. Je regrette de ne pas être du même avis qu'eux puisque je crois que cette date est extrêmement importante. Un secteur entier de notre économie dépend du sort de ces deux projets de loi et, pour les gens qui forment ce secteur, il y a une différence entre le 1^{er} janvier et une autre date. Nous devons constamment garder cela à l'esprit car, si on fait partie de l'industrie du camionnage, si on est soi-même expéditeur et qu'on sache qu'on peut mieux vendre ses produits grâce à ce projet de loi, ou bien encore si on se met à la place des compagnies ferroviaires et qu'on considère leur position concurrentielle, sans parler de tous les autres avantages de ces mesures législatives, cette date du 1^{er} janvier est plus qu'importante. Ce n'est pas une date quelconque. En établissant notre nouveau programme, nous devons faire de notre mieux pour terminer nos travaux dans les délais les plus courts car le problème des règlements, prétexte bureaucratique ou pas, est très réel et nous devons y faire face. Même si les témoins que nous venons d'entendre disposaient déjà de projets de règlements parfaitement satisfaisants—et je ne crois pas que ce soit le cas—, il y aurait encore à suivre un long processus avant de pouvoir les publier en version définitive dans la *Gazette du Canada*. Nous devons reconnaître qu'une fois les règlements rédigés, ils deviendront aussi importants que la Loi elle-même pour les membres de l'industrie. Ces derniers voudront donc disposer du maximum de temps pour les examiner et donner leur avis au gouvernement. Comme je l'ai dit plus tôt, il n'est plus possible maintenant d'édicter des règlements sans permettre au public de se prononcer sur leur contenu. C'est là un nouvel élément que quelques membres du Comité n'avaient peut-être pas estimé à sa juste valeur.

Je suis donc encouragé de constater que le Comité veut vraiment s'atteler à la tâche aussi vite que possible. C'est une bonne chose, mais, au nom du Ciel, ne perdons pas de vue cette date du 1^{er} janvier. Il faudrait donner aux gens chargés d'appliquer la Loi une chance de faire correctement leur travail, sans parler des engagements pris envers les provinces, qui sont également très importants. Je dis donc bravo! Au travail et n'oublions pas que le 1^{er} janvier est une date cible qui compte.

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I think Senator Roblin is right on that. I think he is correct. Let me ask this question. Would it be too ambitious for the committee to undertake to report both these bills sometime in August?

Senator Roblin: What about July 31? That is a nice date.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am sort of splitting between the end of July and sometime in October, the date mentioned by Senator MacDonald (Halifax).

Senator MacDonald (Halifax): The end of July would be fine with me.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You extolled us to do this thoroughly, and you said that we must not compress and that we must not accelerate unduly, and you now think that that could be done by the end of July?

Senator MacDonald (Halifax): Senator Stewart, I am saying that it would be great if we could do that by the end of July. If that is the suggestion, to have it done by the end of July, I would be delighted. But I deliberately said that we would meet until the committee had—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But wouldn't it be desirable if in a sense we could set ourselves a target? I know you should fit the shoe to the foot, but sometimes a foot will grow to fit the shoe.

Senator Roblin: Professor Parkinson set it out. He said that the work takes the time allotted to do it. So it is important for us to have a target date. We may not make it, but I think it would be important for us to have a target date.

The Chairman: Time will tell if we can finish before August 1. I would be very happy myself if that could be achieved.

Senator Spivak: Mr. Chairman, I just wanted to say that as a new member of the committee I have had representations from Winnipeg from people who can corroborate what the witnesses from the department are saying. They are very anxiously awaiting these bills, and I think that where there is a will there is a way. I am prepared to sit at all hours in July in an effort to get out of here by the end of July. I think if we could work longer hours we could fit those people into our schedule and get all of this done by the end of July. That would be very well received by those people who are out there, particularly in Winnipeg who are waiting for this bill.

So I would just like to add my plea to the members of the steering committee, who I assume will look at this schedule, that we do this work as quickly as possible, and I think it can be done thoroughly as well.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I move that the committee—

Senator Graham: Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Graham?

Senator Graham: I said at the outset, the first time I spoke this morning, that we are all reasonable people around here

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, je crois que le sénateur Roblin a raison sur ce point. Permettez-moi de poser la question suivante: serait-il trop ambitieux de demander que le Comité s'engage à faire rapport des projets de loi pendant le mois d'août?

Le sénateur Roblin: Pourquoi pas le 31 juillet? Ce serait une bonne date.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je faisais juste la moyenne entre la fin juillet et quelque part en octobre, qui est le moment mentionné par le sénateur MacDonald (Halifax).

Le sénateur MacDonald (Halifax): La fin juillet me conviendrait parfaitement.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous nous avez exhorté à faire soigneusement notre travail, vous avez dit qu'il ne fallait ni comprimer ni accélérer indûment, et vous pensez maintenant que nous pouvons terminer fin juillet?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sénateur Stewart, je dis seulement que ce serait formidable de terminer fin juillet. Si c'est ce qu'on propose, j'en serai ravi, mais j'avais délibérément dit que nous devrions nous réunir jusqu'à ce que le Comité ...

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais ne serait-il pas souhaitable de se fixer un objectif? Je sais qu'il faut ordinairement trouver chaussure à son pied, mais il arrive que le pied grandisse pour s'ajuster à la chaussure.

Le sénateur Roblin: Le professeur Parkinson a déjà tout dit à ce sujet: le travail prend le temps qu'on lui attribue. Voilà pourquoi il est important pour nous d'avoir une date cible.

Le président: Nous verrons bien s'il est possible de finir avant le 1^{er} août. J'en serai moi-même très heureux.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, je voudrais mentionner, à titre de nouveau membre du Comité, que j'ai reçu des instances de gens de Winnipeg qui confirment ce que les représentants du Ministère viennent de nous dire. Ils attendent anxieusement l'adoption de ces projets de loi. Je pense, pour ma part, qu'il suffit de vouloir pour pouvoir. Je suis personnellement disposée à siéger n'importe quand en juillet pour qu'il nous soit possible de terminer à la fin du mois. Nous pouvons faire de plus longues heures, convoquer tous les témoins voulus et présenter notre rapport fin juillet. Cela plairait beaucoup à ceux qui attendent ce projet de loi, particulièrement à Winnipeg.

Je voudrais donc exhorter les membres du comité directeur qui, je suppose, vont examiner le programme, à faire en sorte que le Comité accomplisse sa tâche le plus vite possible. À mon avis, nous pouvons travailler vite et bien.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je propose que le Comité ...

Le sénateur Graham: Monsieur le président.

Le président: Sénateur Graham?

Le sénateur Graham: La première fois que j'ai pris la parole ce matin, j'ai dit que nous sommes tous ici des gens raisonnables.

[Text]

and we want to get the work done as soon as we possibly can. But, we have a responsibility to do it thoroughly, as Senator MacDonald from Halifax has said.

The Chairman: Yes.

Senator Graham: I believe, Mr. Chairman, that it would be premature for us to set any target date today until we know, after your examination of those who want to appear before the committee and your report to us tomorrow, what kind of work schedule we have. It would be premature for us to set any target dates today; we might be able to set them tomorrow.

Senator Corbin: Mr. Chairman, I am the one who raised a number of questions about the January 1 proclamation for Bill C-19. I certainly want the record to show that I never said that that was not an important consideration. I did say, though, that I have not been convinced that the deadline will in fact be met; that is another matter altogether. In fact, I can and will state that I hope that the deadline can be met. However, in so saying I have heard it all before with respect to other legislation. I am not saying that it is not important. I never said that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, we have met for a long time now—and I think that it has been useful—but could we agree to accelerate the work of the committee in order to be able to report the bills to the Senate no later than Monday, August 10? That date comes much closer to the end of July than it does to the middle of September or the middle of October. Would that find some support?

Senator Roblin: Not a bad idea.

Senator MacDonald (Halifax): Sure!

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): If that is the general agreement, I would be prepared to make a motion along those lines.

The Chairman: We already have a motion from Senator MacDonald. Is that an amendment to Senator MacDonald's motion?

Senator MacDonald (Halifax): No, I did not make a motion, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Graham, do you have a comment to make on the motion by Senator Stewart?

Senator Graham: I would prefer that the motion be deferred until tomorrow.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Well, let me put the motion in any case, and then you can decide. We need not dispose of it today.

I move that we report that the committee believes that it can accelerate its work in order to be able to report Bills C-18 and C-19 to the Senate no later than Monday, August 10, 1987.

The Chairman: I have just been informed that the minister will be available at 10 o'clock tomorrow morning to appear before this committee.

[Traduction]

bles et que nous voulons faire ce travail aussitôt que possible. Mais nous avons aussi la responsabilité de le faire soigneusement, comme le sénateur MacDonald de Halifax l'a fait remarquer.

Le président: Oui.

Le sénateur Graham: Je crois, monsieur le président, qu'il serait prématuré de fixer une date cible aujourd'hui avant de connaître le programme de travail qui nous attend et que vous devez nous annoncer demain, après avoir examiné la liste de ceux qui souhaitent comparaître devant le Comité. Ce serait prématuré aujourd'hui. Peut-être pourrions-nous fixer une telle date demain.

Le sénateur Corbin: Monsieur le président, c'est moi qui ai soulevé des questions au sujet de la proclamation du projet de loi C-19 le 1^{er} janvier. Je tiens à affirmer que je n'ai jamais dit que ce n'était pas là une considération importante. J'ai bien dit que je n'étais pas convaincu que cette date limite serait respectée, mais c'est une toute autre affaire. En fait, je tiens à dire que j'espère que cette date sera respectée. Mais, encore une fois, c'est un prétexte qu'on a avancé au sujet de bien d'autres projets de loi. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas dit que ce n'était pas important. Je n'ai jamais dit cela.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, notre réunion dure depuis un certain temps déjà. Je pense qu'elle a été utile, mais pourrions-nous nous mettre d'accord pour accélérer le travail du Comité afin qu'il soit en mesure de faire rapport des projets de loi le lundi 10 août au plus tard? Cette date est beaucoup plus proche de la fin juillet que de la mi-septembre ou de la mi-octobre. Que dites-vous de cette proposition?

Le sénateur Roblin: Ce n'est pas une mauvaise idée.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pas mal du tout!

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Si tout le monde s'accorde là-dessus, je suis disposé à proposer une motion en ce sens.

Le président: Nous avons déjà une motion du sénateur MacDonald. S'agit-il là d'un amendement?

Le sénateur MacDonald (Halifax): Non, monsieur le président, je n'ai proposé aucune motion.

Le président: Sénateur Graham, avez-vous des observations à formuler au sujet de la motion du sénateur Stewart?

Le sénateur Graham: Je préférerais que la motion soit reportée à demain.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Eh bien, je vais proposer la motion de toute façon, vous pourrez ensuite décider. Il n'est pas nécessaire d'en disposer aujourd'hui.

Je propose que le Comité présente un rapport disant qu'il croit pouvoir accélérer ses travaux de façon à être en mesure de faire rapport au Sénat des projets de loi C-18 et C-19 le lundi 10 août 1987 au plus tard.

Le président: On vient tout juste de m'informer que le ministre serait disposé à comparaître devant le Comité demain matin à 10 heures.

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is a good way to start.

The Chairman: So we will delay the vote on the motion until after we have heard from the minister?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think that we should.

The Chairman: Is that agreed?

Senator Roblin: I would like to dispose of the motion now. I do not say that I give it my unqualified support; I still think that July 31 still has a certain ring about it that appeals to me much better than August 10. However, being conscious of where the numerical superiority is on this committee, I think that I should agree to support Senator Stewart rather than amend his motion to July 31.

The Chairman: We will meet the minister tomorrow at 10 o'clock?

Senator Corbin: On both bills, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Senator MacDonald (Halifax): I assume, Mr. Chairman, that—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Just one second.

Senator MacDonald (Halifax): Are we disposing the motion here?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I am trying to persuade my colleague from Nova Scotia, who is being stubborn.

Senator Graham: I guess that motions in committee do not need seconders. However, if one is required, I will second Senator Stewart's motion.

Senator Roblin: There we are; we can agree!

Senator Graham: While I am seconding the motion, may I offer the comment that perhaps we could report greater progress to the Senate this afternoon if we passed the motion now. Those concerned might be happier if we passed it today rather than tomorrow. However, Mr. Chairman, again I have to add the caveat that I think that it would have been more reasonable to have our new work schedule outlined by you, as the chairman of this committee, before tomorrow.

Senator MacDonald (Halifax): Yes.

Senator Graham: I honestly believe that that is a reasonable time frame within which we can accomplish our work, but, liking things to be neat and tidy, I would have preferred to wait for a new, more realistic plan.

However, under the circumstances, in order to expedite the matter today, I am prepared to second the motion, if that is required.

The Chairman: Is the motion carried?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est une bonne façon de commencer.

Le président: Devrions-nous reporter le vote sur la motion jusqu'à ce que nous ayons entendu le ministre?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je pense que nous devrions le faire.

Le président: Est-ce d'accord?

Le sénateur Roblin: J'aimerais mieux que nous disposions tout de suite de la motion. Non pas que je l'appuie sans réserve, car le 31 juillet me plairait bien plus que le 10 août. Mais je sais de quel côté se trouve la supériorité numérique au Comité. Je préfère donc appuyer le sénateur Stewart plutôt que d'amender sa motion pour substituer le 31 juillet au 10 août.

Le président: Recevrons-nous le ministre demain à 10 heures?

Le sénateur Corbin: Parlera-t-il des deux projets de loi, monsieur le président?

Le président: Oui.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je suppose que...

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Juste un instant.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Sommes-nous en train de voter sur la motion?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'essaie de persuader mon collègue de Nouvelle-Écosse qui s'entête.

Le sénateur Graham: Je suppose que les motions présentées en comité n'ont pas à être appuyées. Cependant, si elles devaient l'être, je propose mon appui à la motion du sénateur Stewart.

Le sénateur Roblin: Nous y voilà, nous sommes capables de nous mettre d'accord!

Le sénateur Graham: Tout en offrant mon appui au sénateur Stewart, je voudrais faire remarquer que nous pourrions présenter un rapport plus optimiste au Sénat cet après-midi en adoptant la motion tout de suite. Les intéressés seraient plus heureux si nous l'adoptions aujourd'hui plutôt que demain. Cependant, je tiens à dire, monsieur le président, qu'il aurait été plus raisonnable que vous nous exposiez notre nouveau programme de travail avant demain.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Oui.

Le sénateur Graham: Je crois sincèrement que nous disposons ainsi d'un délai suffisant pour faire notre travail, mais, aimant les choses claires et nettes, j'aurais préféré attendre un nouveau plan plus réaliste.

Cependant, dans les circonstances et pour accélérer les choses aujourd'hui, je suis prêt à appuyer la motion, si c'est nécessaire.

Le président: La motion est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est adoptée.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, I gather that we will be having the minister and officials here for briefings on the bill. That is the purpose of the exercise tomorrow, is it not?

Senator Graham: Mr. Chairman, should we meet before or after the minister to discuss what you will propose as to the procedures that we will follow? Should we meet at 9.30, or should we meet after we hear from the minister?

The Chairman: I think that we should meet after we hear from the minister.

Senator Graham: Thank you.
The committee adjourned.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, je suppose que le ministre et ses collaborateurs viendront ici pour nous faire un exposé sur le projet de loi. C'est bien là l'objet de la réunion de demain, n'est-ce pas?

Le sénateur Graham: Monsieur le président, allons-nous nous réunir avant ou après la visite du ministre pour discuter de ce que vous aurez à proposer quant à la manière de procéder? Nous retrouverons-nous à 9 h 30 ou après avoir entendu le ministre?

Le président: Je pense que nous devrions nous retrouver après avoir vu le ministre.

Le sénateur Graham: Merci.
La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy;
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. J. R. Miller, directeur général, politiques stratégiques;
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, July 8, 1987

Issue No. 15

Second proceedings on:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

APPEARING:

Mr. John Crosbie, M.P.,
Minister of Transport

SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 8 juillet 1987

Fascicule n° 15

Deuxième fascicule concernant:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

COMPARAÎT:

M. John Crosbie, député,
ministre des Transports

SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Roblin
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Le Moyne substituted for that of the Honourable Senator Corbin. (*July 7, 1987*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Roblin
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Le Moyne substitué à celui de l'honorable sénateur Corbin. (*le 7 juillet 1987*)

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 8 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI
(22)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 10 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Le honorables sénateurs Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak, Stewart et Stollery. (10)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Comparent: L'honorable John Crosbie, député, ministre des Transports.

Témoins:

Du ministère des transports:

M. R. J. Miller, directeur général, politiques stratégiques;
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire et
M. J. Pringle, directeur, politiques transporteurs routiers.

De «Van-Kam Freightways Ltd.»:

M. Willy McDaniel, représentant des ventes.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

Le ministre fait une déclaration, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. McDaniel fait une déclaration et répond aux questions.

M. McDaniel dépose une vidéo-cassette «Stop Deregulation of Truck Transportation» du 19 juin 1987, pièce justificative n° TC-15-F.

À 12 h 05, le Comité se réunit à huis clos.

À 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 8 JUILLET 1987
SÉANCE DE MIDI
(23)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 12 h 05, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak, Stewart et Stollery. (10)

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 8, 1987
AFTERNOON SITTING
(22)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak, Stewart and Stollery. (10)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Petten.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher, Research Officer.

In attendance: Official Senate reporters.

Appearing: The Honourable John Crosbie, M.P., Minister of Transport.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy;
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel; and
Mr. J. Pringle, Director, Motor Vehicle.

From Van-Kam Freightways Ltd.:

Mr. Willy McDaniel, Sales Representative.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Minister made a statement and, together with his witnesses, answered questions.

Mr. McDaniel made a statement and answered questions.

Mr. McDaniel tabled a video-cassette "Stop Deregulation of Truck Transportation", dated June 19, 1987, Exhibit No. TC-15-F.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee retired to sit *in camera*.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned.

WEDNESDAY, JULY 8, 1987
AFTERNOON SITTING
(23)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 12:05 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak, Stewart and Stollery. (10)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Graham propose

Que la réunion se tienne à huis clos sans interprétation ni transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que le Comité concentre ses audiences publiques dans les deux prochaines semaines, les mardis et mercredis, et

Que le Comité fasse d'abord appel autant que faire se peut aux organismes nationaux.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—

Que le sénateur Adams soumette, au greffier du Comité, une liste de groupes des Territoires canadiens désirant comparaître.

À 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 8 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(24)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Frith, Graham, Langlois, Le Moine, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak, Stewart et Stollery. (11)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Témoins:

Du ministère des transports:

M. R. J. Miller, directeur général, politiques stratégiques:

M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire et

M. J. Pringle, directeur, politiques transporteurs routiers.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

MM. Miller et Pringle font une présentation sur le projet de loi C-19, répondent aux questions et déposent 5 documents: «California Highway Patrol» pièce justificative n° TC-15-A; «Truck Safety Improves In U.S. Since Deregulation» pièce justificative n° TC-15-B; «Deregulation, Highway Safety Not Connected» pièce justificative n° TC-15-C; «Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers» pièce justificative n°

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator Graham moved—

That the Committee sit *in camera*, without interpretation or transcription services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Stewart moved—

That the Committee conduct public hearings in the next two weeks, namely on Tuesdays and Wednesdays; and

That the Committee make every effort to call upon national organizations to give testimony.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Agreed—

That Senator Adams provide the Clerk of the Committee with a list of groups from the Northwest Territories wishing to appear.

The Committee adjourned at 12:15 o'clock p.m.

WEDNESDAY, JULY 8, 1987
AFTERNOON SITTING
(24)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Frith, Graham, Langlois, Le Moine, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak, Stewart and Stollery. (11)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher, Research Officer.

In attendance: Official Senate reporters.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy;

Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel; and

Mr. J. Pringle, Director, Motor Vehicle.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Messrs. Miller and Pringle made a presentation on Bill C-19, answered questions and tabled five (5) documents: California Highway Patrol, Exhibit No. TC-15-A; Truck Safety Improves In U.S. Since Deregulation, Exhibit No. TC-15-B; Deregulation, Highway Safety Not Connected, Exhibit No. TC-15-C; Packwood Bill, Operations of Foreign Motor Carriers

TC-15-D et «Unsafe Statistics» *Wall Street Journal*, le 7 avril 1987 pièce justificative n° TC-15-E.

À 16 heures, le Comité se réunit à huis clos.

À 16 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 8 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(25)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 16 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Stewart et Stollery. (8)

Également présent: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose

Que la réunion se tienne à huis clos sans transcription ni interprétation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Stewart propose

Que M^{me} Bloodworth et MM. Miller et Pringle reviennent devant le Comité le lundi 13 juillet 1987 à 14 heures pour expliquer, article par article, le projet de loi C-18.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—

Que le Comité se réunisse à nouveau le lundi 13 juillet à 14 heures, et

Que le Comité se réunisse les 14 et 15 juillet 1987 de 9 heures à 17 heures.

À 16 h 10 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

ers, Exhibit No. TC-15-D; and Unsafe Statistics, *Wall Street Journal*, April 7, 1987, Exhibit No. TC-15-E.

The Committee retired to sit *in camera*.

The Committee adjourned at 4:10 o'clock p.m.

WEDNESDAY, JULY 8, 1987
AFTERNOON SITTING
(25)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 4 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Stewart and Stollery. (8)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act.

The Honourable Senator Le Moyne moved—

That the meeting be held *in camera*, without transcription or interpretation services.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Stewart moved—

That Mrs. Bloodworth and Messrs. Miller and Pringle be reconvened before the Committee on Monday, July 13, 1987 at 2 o'clock p.m. to explain Bill C-18 clause by clause.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Agreed—

That the Committee meet again on Monday, July 13, 1987 at 2 o'clock p.m.; and

That the Committee meet on July 14 and 15, 1987 from 9 o'clock a.m. to 5 o'clock p.m.

The Committee adjourned at 4:10 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, July 7, 1987

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bills C-18, An Act respecting national transportation and C-19, Motor Vehicle Transport Act 1986, reports that it believes it can accelerate its work so as to be able to report Bills C-18 and C-19 on Monday, August 10, 1987.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 7 juillet 1987

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel ont été déférés les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers, rapporte qu'il pourra accélérer ses travaux de façon à être en mesure de faire rapport sur les projets de loi C-18 et C-19 le lundi 10 août 1987.

Respectueusement soumis,

Le président

LÉOPOLD LANGLOIS

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, July 8, 1987

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which were referred Bill C18, respecting national transportation, and Bill C19, the Motor Vehicle Transport Act, 1987, met this day at 10 a.m. to give consideration to the bills.

Senator Léopold Langlois (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we have as our first witness this morning, the Hon. John Crosbie, Minister of Transport.

Good morning, Mr. Minister.

The Honourable John Crosbie, M.P., Minister of Transport: Good morning, senator. Is it in order for me to make a few opening remarks? I will try to keep it short.

The Chairman: Yes, certainly.

Mr. Crosbie: I apologize that I have limited time, but I have a commitment in Alberta, which was entered into some months ago, so, as you know, I will not be able to spend the whole morning with you, although I would like to spend the whole day with you, I am sure.

Honourable senators, the development of the Bills C18 and C19 has involved one of the most extensive consultative processes ever engaged in by governments of Canada in connection with the preparation of legislation.

The Freedom to Move paper was released in July of 1985. It was the work of my predecessor, Mr. Mazankowski. Prior to that, he had consultations with many of the interested parties. There were two major Canadian Transport Commission hearings across the country on rail issues. The White Paper was released. This was followed by two sets of hearings by the House of Commons Standing Committee on Transportation, one was in connection with the "Freedom to Move" paper and the second one focused on the North, particularly with respect to air transportation there. Both of those involved hearings in various regions of the country.

After these bills were tabled and given second reading, there was another set of hearings across the country by the standing committee. They heard many witnesses and received dozens upon dozens, if not hundreds, of briefs. In addition to those five separate sets of hearings, there have been meetings and correspondence with over 500 interested parties on the subject by myself and my officials.

The answer that we think emerges from these consultations is that the government has to regulate less and has to regulate smarter, and we have to let market forces determine what services are available and at what price. That is what this legislation contains.

The legislation contains policy, decided upon and advocated by the Government of Canada that was elected in September 1984 by the majority of the people of Canada to represent them and to carry out these policies until such time as another election determines whether the government will carry on or

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 8 juillet 1987

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel ont été déférés le projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports, et le projet de loi C-19, Loi de 1987 sur les transports, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour en faire l'étude.

Le sénateur Léopold Langlois (*président*) est au fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, notre premier témoin ce matin est l'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Bonjour, monsieur le ministre.

L'honorable John Crosbie, député, ministre des Transports: Bonjour, sénateur. Puis-je faire quelques remarques préliminaires? J'essaierai d'être bref.

Le président: Bien sûr, allez-y.

M. Crosbie: Je m'excuse d'avoir peu de temps à vous consacrer, mais j'ai un engagement en Alberta qui a été pris il y a déjà quelques mois, de sorte que je ne pourrai passer toute la matinée avec vous. En fait, j'aurais volontiers passé toute la journée en votre compagnie.

Honorables sénateurs, l'élaboration des projets de loi C-18 et C-19 a mis en branle l'un des processus de consultation les plus vastes jamais engagé par un gouvernement canadien dans le contexte de la préparation d'une mesure législative.

Oeuvre de mon prédécesseur, M. Mazankowski, le document «Aller sans entraves» a été publié en juillet 1985. Cette initiative avait été précédée par des consultations avec de nombreuses parties intéressées. Pour sa part, la Commission canadienne des transports a tenu deux grandes séries d'audiences dans tout le pays au sujet des questions ferroviaires. Ensuite, le Livre blanc a été publié, suivi de deux séries d'audiences du Comité permanent des transports de la chambre des communes: la première au sujet du document «Aller sans entraves» et la seconde sur la situation dans le Nord, et particulièrement sur le transport aérien. Dans les deux cas, des audiences ont été tenues dans les diverses régions du pays.

Après le dépôt des projets de loi et l'étape de la deuxième lecture, le comité permanent a tenu d'autres audiences dans tout le pays. Il a entendu de nombreux témoins et reçu des douzaines, voire des centaines de mémoires. Mises à part ces cinq séries d'audiences distinctes, mes collaborateurs et moi-même avons eu des réunions et des échanges de correspondance avec plus de 500 personnes intéressées.

Ce qui ressort de toutes ces consultations, c'est que le gouvernement doit réglementer moins et, quand il le faut, réglementer de façon plus judicieuse. Il nous faut laisser les forces du marché déterminer quels services seront offerts et à quel prix. Voilà les grandes lignes de la mesure.

Celle-ci traduit l'orientation préconisée par le gouvernement du Canada élu en septembre 1984 par la majorité des Canadiens pour les représenter et appliquer sa politique, jusqu'à ce que d'autres élections déterminent si le gouvernement sera

[Text]

not. That is what the legislation is based upon. That is the philosophy.

We are also told that the time to act is now. Many of the interested parties are disturbed that there is going to be a sixth set of hearings by this committee before the legislation passes, because, as you know, these hearings are expensive and time consuming for all of those who participate. They all, or most of them, feel that they have to participate every time there is a set of hearings called, because, otherwise, their interests might be ignored.

Many of the shippers also feel that the changes that were made to Bill C19 at the committee stage in the House represent a significant backing down on the kind of regulatory reform that they think is essential. They also feel that delay in passing the bills may reinforce a perception that Parliament is insensitive to the needs of the users of transportation and of the economy.

The philosophy behind these two bills is based on the needs of users of the transportation system. We think the transportation system exists for the benefit of the users of the system. It does not exist for the benefit of the railway companies or the transportation companies. The system exists to serve shippers and people, passengers, travellers.

We believe the bills will help producers and manufacturers in Canada to become more competitive, both here and abroad, and that they will be in a better position, when the bills are passed, to maintain and create jobs in every region of the country. There is no doubt about what the shippers want. They want and need these reforms. The carriers have shown more reluctance, and one would expect that. The provinces have been very supportive. They are all anticipating these reforms, which have been under discussion with them for several years.

We undertook to implement both bills on January 1, 1988. In fact, I believe Bill C19 says it will take effect on that date. Everybody in the industry is making plans to take advantage of whatever new opportunities there are as of that date.

As you know, there is quite a bit of work to be done if the bills pass and they are proclaimed. We have the new regulatory agency set up, the NTA, and there is a large body of regulations that we have to pass. The regulations, of course, have to be the subject of public consultation because of their tremendous effects on and importance to the transportation industry.

As you know also, Mr. Chairman, we have a new regulatory process and the calculation is that it will take a minimum of six months after Royal Assent for us to go through that regulatory process, which is quite extensive. That is why we would like to see the legislation passed as quickly as possible.

I believe your deadline, now that you have discussed this, is that you would report the legislation by August 10. I would have prepared an earlier date, but August 10 is a reasonable compromise.

[Traduction]

remis en selle ou non. Voilà le fondement de cette mesure législative.

On nous a également fait savoir que le moment est venu d'agir. Bon nombre des parties intéressées sont mécontentes du fait que le comité tiendra une sixième série d'audiences avant d'adopter le projet de loi car, comme vous le savez, ces audiences coûtent cher, à la fois en argent et en temps, à tous les participants. La plupart d'entre eux s'estiment obligés de participer chaque fois qu'il y a des audiences parce qu'autrement, ils craignent qu'on ne tienne compte de leurs intérêts.

Un grand nombre d'expéditeurs estiment également que les changements apportés au projet de loi C-19 par le comité de la chambre représentent un recul important par rapport à la réforme de la réglementation qu'ils jugent essentielle. Selon eux, la lenteur que l'on met à adopter ces projets de loi risque de renforcer la perception que le Parlement est indifférent aux besoins des usagers des services de transport et aux impératifs de l'économie.

Ces deux projets de loi sont essentiellement basés sur les besoins des usagers du réseau de transport. Nous pensons que le réseau de transport doit être au service des usagers. Il ne doit pas exister pour le bénéfice des sociétés ferroviaires ou d'autres compagnies. Le réseau doit répondre aux besoins des expéditeurs, des clients, des passagers, des voyageurs.

Nous pensons que ces mesures rendront les producteurs et les fabricants canadiens plus compétitifs, à la fois ici et à l'étranger, et que ces derniers seront plus aptes, après leur adoption, à maintenir et à créer des emplois dans toutes les régions du pays. Il ne fait aucun doute que c'est ce que veulent les expéditeurs. Ils désirent ardemment ces réformes et en ont besoin. Quant aux transporteurs, ils ont montré plus de réticences, et il fallait s'y attendre. Pour leur part, les autorités provinciales ont été très coopératives. En fait, elles s'attendaient à ces réformes dont nous discutons avec elles depuis plusieurs années.

Les deux mesures s'appliqueront à compter du 1^{er} janvier 1988. Je pense qu'il est mentionné que le projet de loi C-19 entrera en vigueur à cette date. Tout le monde dans l'industrie se prépare à tirer parti des nouveaux débouchés, quels qu'ils soient, qui s'offriront à compter de cette date.

Comme vous le savez, il restera encore beaucoup à faire une fois les projets de loi adoptés et promulgués. Il faudra mettre sur pied le nouvel organisme de réglementation, l'Office national des transports et adopter tout un train de règlements. Bien entendu, ces règlements devront faire l'objet de consultations publiques en raison de leurs répercussions d'envergure et de leur importance pour l'industrie des transports.

Vous n'ignorez pas non plus, monsieur le président, qu'un nouveau processus de réglementation est en place. On estime qu'il faudra au moins six mois après la Sanction royale pour franchir toutes les étapes de ce processus, ce qui est passablement long. C'est pourquoi nous souhaitons que la mesure soit adoptée le plus rapidement possible.

Je crois savoir qu'après discussion, vous avez convenu de faire rapport de la mesure le 10 août. J'aurais préféré une date plus hâtive, mais le 10 août me paraît un compromis raisonnable.

[Text]

To help you get started, I want to describe in some more detail the effects of the bills. As you know, our transportation system is extremely important in tying the country together, and, because we are a trading nation many of our export sectors have very high transportation cost components 20 per cent to 30 per cent or more; so improved transportation services at better prices are essential to them.

We think the bills remove obstacles to innovation, both in the services you can offer or the prices you can charge on air, rail and trucking. We think this will put shippers in a more competitive position so that they will be able to maintain the jobs that exist now and create new ones.

Many of our producers, especially the resource producers, have faced great difficulties in recent years because they have been in a noncompetitive position when it comes to transportation. They believe that the bill is a necessary step to help them improve their competitive position.

Anyone concerned about regional disparity and development would be interested in rushing these bills through as fast as possible, because they help those resource industries, which are mostly located in areas of regional disparity, that are in a non-competitive position with respect to transportation.

Bill C18 has some workable remedies for captive rail shippers who have few practical recourses. For the first time, they will have some competitive alternatives.

Passage of the bill will result in better service and price packages from air carriers; there will be greater frequency of flights to many destinations; and there will be more choice for travellers.

As far as safety is concerned, the transportation system's overriding principle is that it be safe. That is the first priority of the government. We have no intention of changing that. Clause 3 of the bill will put that commitment in legislation for the first time. Anybody concerned about safety should note that. The commitment is made in clause 3.

In addition, the federal and provincial governments have agreed to implement a National Safety Code that will apply to all motor carriers. It was a tremendous undertaking to get all the jurisdictions to agree, but it is now agreed. We undertook to provide funding in the amount of \$23.6 million to help in the enforcement and development of this National Safety Code. We cannot start handing over any money to the provinces for that purpose until Bill C18 is passed, as you will notice from clause 3.2(2).

You probably know this, but in the House, as a result of the committee hearings, changes were made, and I have mentioned several of them. Bill C18, when tabled, recognized and stated that transportation was a key to regional and economic development, and that was the first time this was ever stated in legislation. Many witnesses felt it should be strengthened, and

[Traduction]

Pour vous mettre dans le bain, je vais vous décrire de façon plus détaillée les effets des projets de loi. Comme vous le savez, notre réseau de transports est un instrument très important d'unification du pays. En outre, parce que nous sommes une nation commerçante, un grand nombre de nos secteurs d'exportation doivent absorber des coûts de transport très élevés—de 20 à 30 p. 100 ou plus. L'amélioration des services de transport à un meilleur prix est donc essentielle pour eux.

Nous pensons que les mesures en question éliminent des obstacles à l'innovation en ce qui concerne à la fois les services disponibles et les prix imposés pour le transport aérien, ferroviaire et routier. Nous sommes d'avis que grâce à ces mesures, les expéditeurs jouiront d'une position plus concurrentielle qui leur permettra de conserver les emplois qui existent à l'heure actuelle et d'en créer de nouveaux.

Un grand nombre de nos producteurs, particulièrement dans le secteur des ressources, ont connu de sérieuses difficultés au cours des dernières années à cause de leur position non concurrentielle en matière de transport. À leur avis, cette mesure est nécessaire pour améliorer leur compétitivité.

En outre, quiconque s'intéresse au développement régional ne peut que souhaiter que ces mesures soient adoptées dans les plus brefs délais parce qu'elles sont à l'avantage des entreprises du secteur primaire qui, pour la plupart souffrent des disparités régionales et se retrouvent non compétitifs à cause des coûts de transport.

Le projet de loi C-18 comporte des solutions valables pour les expéditeurs ferroviaires captifs qui n'ont que peu de recours pratiques. Pour la première fois, ils pourront bénéficier de solutions de rechange concurrentielles.

L'adoption de cette mesure se traduira par un meilleur service et des prix plus avantageux pour les transporteurs aériens. Il y aura davantage de vols vers de nombreuses destinations et les voyageurs auront un plus vaste choix.

En ce qui concerne la sécurité, c'est le principe de base même du réseau de transport. C'est la première priorité du gouvernement et nous n'avons aucunement l'intention d'en changer. D'ailleurs, l'article 3 de la mesure traduit cet engagement sur le plan législatif pour la première fois. Quiconque se préoccupe de la sécurité devrait en prendre note. Cet engagement figure à l'article 3.

En outre, les gouvernements fédéral et provinciaux ont convenu de mettre en œuvre un code national de sécurité applicable à tous les transporteurs. C'est un exploit que d'avoir réussi à amener toutes les parties à s'entendre, mais c'est maintenant chose faite. Pour sa part, le gouvernement fédéral s'est engagé à fournir 23,6 millions de dollars pour financer l'élaboration et l'application de ce code national de sécurité. Or, nous ne pouvons commencer à verser des fonds aux provinces à cette fin avant l'adoption du projet de loi C-18, comme en fait foi l'alinéa 3.2(2).

Comme vous le savez probablement, à la suite des audiences du comité de la Chambre, certains changements ont été apportés à la mesure, et j'en ai cité plusieurs. Il est mentionné et reconnu dans le projet de loi C-18 que les transports sont un facteur primordial du développement économique régional. C'était la première fois qu'une telle affirmation figurait dans

[Text]

I agreed. You will notice that it now says that the commercial viability of transportation links should be balanced with regional development objectives so that the economic strengths in each region can be realized. That means that these principles are part of the definition of "public interest" which the new NTA has to apply in its decisions.

An efficient, effective and competitive transportation system, of course, is a prerequisite for lasting economic development in all regions, and that is what the bill will give us. We cannot have regional development if we do not have an efficient, effective and competitive transportation system. We cannot allow ourselves to have an ineffective, inefficient and non-competitive transportation system stated to be in the cause of regional development. We cannot advance the regions of Canada and we cannot advance Canada, if we are going to run an ineffective, inefficient and noncompetitive system based on a principle of some kind of theory of regional development. What will enable our regions to develop is this kind of legislation. At least, that is my view.

The legislation will now also require that one member of the Agency be from British Columbia, one from the prairie provinces, one from Ontario, one from Quebec and one from the Atlantic provinces a minimum of one from those. If the Agency establishes regional offices, one has to be in Atlantic Canada and one in western Canada. You will notice that we have changed certain provisions to ensure not only that disabled persons have access to the transportation system that is a commitment in clause 3 of the bill but that we do that through the transportation legislation rather than, as originally planned, through human rights legislation. That is what the representatives of the disabled preferred.

The bill ensures that the disabled will not lose any rights they now have for access to the transportation system, and additional standards of accessibility are to be adopted, as regulations under the transport legislation, after we have consulted with the disabled.

There has been a great deal of evidence concerning competitive access provisions for rail. Manufacturers explained why they needed extended interswitching limits, and bulk resource shippers explained why they needed competitive line rates. These are all Canadian solutions to Canadian problems.

The House of Commons committee was not persuaded, nor am I, that lower rail rates arising from greater competition between Canadian railroads, or with American railroads and transborder traffic, will threaten railroad viability. The two railways are afraid that it will. Naturally, they do not like the possibility of being affected by this change in the status quo and having greater competition.

[Traduction]

une mesure législative. De l'avis de nombreux témoins, cette déclaration aurait dû être étoffée et j'en ai convenu. Vous remarquerez que dans la version actuelle, il est dit que la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement. Cela signifie que ces principes entrent dans la définition d'«intérêt public» dont le nouvel Office national des transports doit tenir compte dans ses décisions.

Un réseau de transport efficace, efficient et concurrentiel est bien entendu une condition préalable à un développement économique durable dans toutes les régions, et c'est ce que nous mettons en place grâce à cette mesure. Il est impossible de promouvoir le développement régional en l'absence d'un réseau de transport efficace, efficient et concurrentiel. Nous ne pouvons nous permettre un réseau de transport qui n'aurait pas ces qualités car il ferait ainsi obstacle au développement régional. Les régions du Canada et le Canada lui-même ne pourront «aller sans entraves» s'ils n'ont pour tout appui qu'un réseau boiteux et déficient basé sur une vague théorie du développement régional. Le progrès de nos régions passe par ce genre de mesure législative. Du moins, c'est mon avis.

En vertu de la mesure, l'Office sera composé d'un membre de la Colombie-Britannique, d'un membre des provinces de l'Ouest, d'un membre de l'Ontario, d'un membre du Québec et d'au moins un membre des provinces de l'Atlantique. Si l'Office crée des bureaux régionaux, il sera tenu d'en créer à la fois dans l'Est et dans l'Ouest du Canada. Vous aurez aussi remarqué que nous avons modifié certaines dispositions pour garantir aux personnes handicapées l'accès au réseau de transport—c'est un engagement qui figure à l'article 3 du projet de loi. Ce faisant, nous nous rendons aux instances des représentants des personnes handicapées qui préféraient que cet accès leur soit garanti dans une mesure sur les transports plutôt que dans une mesure sur les droits de la personne, comme c'était prévu à l'origine.

Le projet de Loi garantit aux handicapés qu'ils ne perdront aucun des droits dont ils jouissent maintenant en matière d'accès aux services de transport et prévoit l'adoption de normes d'accessibilité complémentaires, qui prendront la forme de règlements, après consultation avec les intéressés.

Nous avons reçu de nombreux témoignages au sujet des dispositions relatives à l'accès concurrentiel au réseau ferroviaire. Les fabricants ont expliqué pourquoi ils avaient besoin d'un élargissement des interconnexions et les expéditeurs de produits primaires en vrac ont expliqué pourquoi ils souhaitaient, pour leur part, obtenir des prix de ligne concurrentiels. Ce sont toutes des solutions canadiennes à des problèmes canadiens.

Les membres du comité de la Chambre des communes, tout comme moi, n'ont pas été convaincus que la réduction des tarifs ferroviaires engendrée par l'accroissement de la compétition entre les chemins de fer canadiens et américains et la multiplication du trafic transfrontière, menacera la viabilité du réseau ferroviaire. Les deux principales compagnies de chemin de fer le craignent. Évidemment, elles ne voient guère d'un bon

[Text]

We agreed with the House of Commons committee that we would drop the terminal running rights provisions but proceed with the interswitching and competitive line rate reforms. However, we added a safety net, which will apply in a case where rail revenues are too hard hit or the U.S. government takes steps that disadvantage our rail carriers.

So the bill now authorizes the Governor in Council to suspend the competitive line rate provisions if the annual or four-year reviews show that the financial viability of our railways is in jeopardy. As you know, there is to be an annual review and a four-year review of the act. It also enables the Governor in Council to take retaliatory action if the U.S. government engages in any unfair discriminatory or restrictive practices against our railroads and if consultations fail to eliminate those practices.

There are other examples, but I just want to mention Bill C19. There has been tremendous consultation here with the provinces and territories, and of course we have had to reach agreements and make compromises with them. The transition period during which the present economic regulation for trucking is to be phased out has been extended from three to five years. So it will be January 1, 1993 before the new regime goes into complete effect with respect to trucking.

The provinces have been relaxing their controls in the trucking industry for some time. There has been a gradual approach. Extending this transition period means that truckers will have had over a decade to get used to the less regulated environment.

The shippers are angry about this. They are annoyed with us for having made this concession. We were sticking to three years, but it is now five. Many of the shippers feel that it is too long a wait and they are annoyed; but we think that, taking all the conflicting pressures and the positions of the provinces, and in order to reach an agreement with the provinces, we agreed on this five-year period to try to get all provinces on side.

There is another issue about equal treatment of truckers on both sides of our border with the U.S. In 1982, they imposed a moratorium on the issuing of licences to Canadian truckers. They still have that power in their law. We believe that we should be able to reciprocate against American truckers if our truckers are treated unfairly, and an amendment was made to give the Governor in Council this countervailing power. We do not anticipate that those powers might need to be invoked, but, as you know, the President does not control Congress, any more than the Government of Canada controls the Senate, if

[Traduction]

œil cette modification du statu quo et la possibilité de devoir faire face à une plus vive concurrence.

Nous avons convenu avec le Comité de la Chambre des communes d'abandonner les dispositions concernant les terminaux, mais d'aller de l'avant avec les réformes concernant les interconnexions et les prix de ligne concurrentiels. Cependant, nous avons prévu un filet de sécurité qui s'appliquera si les revenus des compagnies ferroviaires devaient périlcliter ou si le gouvernement américain devait prendre des mesures préjudiciables à nos transporteurs ferroviaires.

Ainsi, la mesure autorise maintenant le gouverneur en conseil à suspendre les dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels si les examens effectués chaque année et tous les quatre ans démontrent que la viabilité financière de nos chemins de fer est menacée. Comme vous le savez, il est prévu de procéder à la fois à une révision annuelle et à une révision tous les quatre ans des dispositions de la loi. La mesure autorise aussi le gouverneur en conseil à user de représailles si le gouvernement des États-Unis applique des pratiques discriminatoires injustes ou restrictives à l'endroit de nos chemins de fer et si les consultations en vue de résoudre le problème ne donnent pas de résultat.

Il y a d'autres exemples, mais je tiens à parler du projet de loi C-19. Nous avons eu des consultations poussées avec les autorités provinciales et territoriales, consultations au cours desquelles nous avons dû faire des compromis pour obtenir des ententes. La période de transition au cours de laquelle on abandonnera graduellement le cadre de réglementation économique actuel dans le secteur du camionnage a été prolongée de trois à cinq ans. Ce n'est donc pas avant le 1^{er} janvier 1993 que le nouveau régime entrera pleinement en vigueur dans ce secteur.

Les provinces ont assoupli leurs mécanismes de contrôle de l'industrie du camionnage depuis un certain temps déjà. On a privilégié une approche graduelle. À cause de la prolongation de cette période de transition, les camionneurs auront plus de dix ans pour s'habituer à un environnement moins strictement réglementé.

Les expéditeurs sont mécontents. Ils sont irrités parce que nous avons fait cette concession. Nous avions d'abord parlé de trois ans, mais maintenant c'est cinq ans. Un grand nombre d'expéditeurs estiment que cette attente est trop longue et ils en sont contrariés. Pour notre part, compte tenu de toutes les pressions contradictoires exercées sur le gouvernement et de la position des provinces, c'est dans le but de sceller une entente avec les autorités provinciales que nous avons convenu de cette période de cinq ans.

Il y a aussi la question du traitement égal des camionneurs des deux côtés de la frontière avec les États-Unis. En 1982, les Américains ont imposé un moratoire sur la délivrance de permis aux camionneurs canadiens. Les législateurs américains conservent encore ce pouvoir. À notre avis, nous devrions avoir les moyens de prendre les mêmes mesures à l'égard des camionneurs américains si nos propres camionneurs sont traités injustement. C'est pour cela que nous avons adopté un amendement conférant ce pouvoir de représailles au gouverneur en conseil. Il ne sera sans doute pas nécessaire de l'invo-

[Text]

there is a majority in the Senate of another party. It is an anomaly in our system. But I am sure that we can come to some reasonable accommodation about it, because I am sure that an unelected majority of senators would not want to thwart forever the will of the elected representatives of the people. However, anything is possible. Constitutionally it is possible for you to do what you like. That's life.

Mr. Chairman, we have held firmly in mind the need to have a balanced package, as you know. There are very strong interests on all sides of these issues. So we think it is a balanced package. It is not just simply deregulation. We think we are removing unnecessary regulations. We think we are protecting the public interest where that is really necessary.

As you know, we have a special regime for northern air services. This is all "made in Canada" policy. We are not blindly following the U.S. example in deregulation. Our deregulation is quite different. It has taken much longer and there are far more safeguards.

So, honourable senators, I trust that you will find that you can support what is now before you. I wish you well in your deliberations and I will try to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I will first call on Senator Stewart.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, the minister starts off by what may be new straw for him but what is, after yesterday, very old straw for the committee, and he has threshed it all over again. Yesterday we were told that the bill should be passed on June 30 because it is going to take a long time to write the regulations. That was known months ago. We were told also that those who will be advantaged by the bill want these changes right away. That was known months ago. Today we are told that insofar as regional economic development is concerned those who were interested in this would have wanted the bill rushed through as quickly as possible.

So I do not think there is much point in any implied criticism of the Senate, because we are taking something like a month to look at the bill from the time it first came here. We are not asking 45 days. We are not even taking 30 days famous dates.

But, as I say, that is old straw, and it is pretty mouldy straw. I have a question concerning the philosophy of the bill. It is not a critical question; it is one which I suspect the minister has considered. He referred to market forces and to competition. I am a great believer in competition, but there are circumstances in which we do not have the ideal model of a competitive market. For example, we did not have those conditions a hundred years ago when the west was being opened up. The Grit Party of that day thought that market forces should be allowed to determine when the railway to the Pacific would be built. The

[Traduction]

quer, mais comme vous le savez, le Président ne contrôle pas le Congrès, pas plus que le gouvernement du Canada ne contrôle le Sénat, si la majorité au Sénat appartient à un autre parti. C'est une anomalie de notre régime. Je suis sûr que nous pouvons trouver une solution raisonnable à ce problème car je suis convaincu qu'une majorité de sénateurs non élus à concevoir pas entraver indéfiniment la volonté des représentants élus du peuple. Quoi qu'il en soit, tout est possible. Constitutionnellement, vous pouvez faire ce qui vous plaît. C'est la vie.

Monsieur le président, nous avons toujours été fermement guidés par la nécessité de présenter des mesures équilibrées. Comme vous le savez, de forts intérêts divergents s'opposent sur toutes ces questions. Nous pensons avoir réussi à concevoir un produit équilibré. Il ne s'agit pas simplement de déréglementation. Nous supprimons des règlements superflus. Par ailleurs, nous estimons protéger l'intérêt du public là où cela est vraiment nécessaire.

Comme vous le savez, nous avons prévu un régime particulier pour les services aériens dans le Nord. Voilà un exemple de politique «faite au Canada». Nous ne suivons pas aveuglément l'exemple des États-Unis en matière de déréglementation. Notre démarche est passablement différente. Elle s'étend sur une période beaucoup plus longue et comporte davantage de garanties.

Donc, honorables sénateurs, j'espère que vous serez en mesure d'appuyer le projet de loi dont vous avez été saisis. Je vous souhaite du succès dans vos délibérations et j'essaierai de répondre à toutes vos questions.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je céderai tout d'abord la parole au sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, le sujet est peut-être nouveau pour le ministre, mais après ce que nous avons entendu hier, nous en avons les oreilles rebattues. On nous a dit hier que le projet de loi devrait être adopté le 30 juin parce qu'il faudra beaucoup de temps pour rédiger le règlement. On le savait déjà il y a des mois. On nous a également dit que ceux qui bénéficieront du projet de loi voudraient que les changements soient apportés dès maintenant. On le savait il y a des mois. Aujourd'hui on nous dit qu'en ce qui concerne le développement économique régional les intéressés auraient voulu que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible.

Je ne vois donc pas pourquoi on critiquerait implicitement le Sénat parce qu'il prend environ un mois pour examiner le projet de loi. Il ne lui faut pas 45 jours. Il ne lui en faut même pas 30, chiffres souvent mentionnés.

Mais, comme je l'ai dit, il s'agit d'un sujet rebattu, dont nous avons les oreilles rebattues. J'aurais une question à poser au sujet de la philosophie du projet de loi. Je ne la pose pas pour critiquer, mais bien parce que je m'attends à ce que le ministre se la soit posée. Il a parlé des forces du marché et de la concurrence. Je suis très partisan de la concurrence, mais il est des circonstances dans lesquelles nous n'avons pas le modèle idéal d'un marché concurrentiel. Par exemple, les conditions n'étaient pas idéales il y a cent ans lorsque l'Ouest a commencé à se développer. Le parti libéral alors au pouvoir

[Text]

Conservative Party of the day thought different, and better, I think. So the competitive market model does not operate in all circumstances. Then it is sometimes said that given the shape of inhabited Canada, we do not have geographically what is as much a competitive market situation as in the United States. If, for example, one or two, what I will call robber barons forces, perhaps at the Lakehead or on the Seaway, close down those facilities, the alternatives are very few in number in Canada whereas in the United States a close down of the Atlantic seaboard ports is not devastating for the economy because they can use the Mississippi and the Great Lakes-St. Lawrence system as alternatives. So it is not really geographically a good reproduction of what an economist would regard as a competitive market field.

There is another consideration, and that is that very often when you get a competition going the number of new competitors may initially increase but gradually as the struggle becomes more and more intense, participants drop out and duopoly and perhaps monopoly results.

So I am asking, through you, Mr. Chairman, if the minister, and of course the government, has now concluded that in the area of transportation the Canadian economy, the Canadian society, is sufficiently developed so that we can apply a very strong version of the competitive market in this important area? Obviously that is the view of the government. How does the government defend the adoption of that view?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, first in connection with the senator's preliminary comments, we did suggest several times to honourable senators that this bill go through what is a very common procedure in the Senate, which is a pre-study of the bill before the bill's introduction in the Senate. I think on two occasions we suggested that, but the leader of the Liberal opposition in the Senate, I think it was, or the powers that be, in any event, did not want to do that. If that had been done then there would be no reason why this legislation could not have been dealt with by the end of June. However, that is academic now.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is part of the old straw.

Mr. Crosbie: That is part of the old straw that you mentioned. With respect to competition, we think that what was suitable for Canada in 1967, the last time I think there was a major change in the transportation system, is no longer necessary and that there is too much regulation in Canada and not enough competition allowed to exercise itself in the Canadian economy insofar as transportation is concerned. That is why we are bringing in this legislation. "Freedom to Move" is what exemplifies it. We want to give the shippers the freedom to move in more than one way at competitive rates, if it is at all possible. That is what the bill aims to do.

We think that in the air regulatory system we no longer have the need to consent or not to consent to every possible

[Traduction]

était d'avis qu'il fallait laisser les forces du marché déterminer quand la voie ferrée serait construite jusqu'au Pacifique. Le Parti conservateur du jour avait des vues différentes, et plus éclairées je pense. Ainsi, le modèle du marché concurrentiel ne fonctionne pas dans tous les cas. On dit parfois qu'étant donné la faible densité démographique du Canada nous ne pouvons en raison de notre géographie avoir un marché aussi concurrentiel qu'aux États-Unis. Si, par exemple, un ou deux magnats de l'industrie, peut-être à la tête des Grands Lacs ou sur la voie maritime, fermaient les installations, les solutions de rechange ne seraient pas nombreuses au Canada alors qu'aux États-Unis la fermeture de ports sur la côte Atlantique ne serait pas aussi dévastatrice pour l'économie puisque le Mississippi et le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent offrent des solutions de rechange. Ainsi, sur le plan géographique, ce n'est pas un bon exemple de ce qu'un économiste considérerait comme un marché concurrentiel.

Il y a un autre facteur à ne pas perdre de vue et c'est que très souvent, lorsqu'il y a concurrence, le nombre de nouveaux concurrents peut augmenter au début, mais à mesure que la lutte s'intensifie, ces derniers abandonnent et un duopole, peut-être même un monopole voit le jour.

Je demanderais donc, par votre entremise, monsieur le président, si le ministre, et j'entends par lui le gouvernement, en est venu à la conclusion que dans le domaine du transport, l'économie canadienne, la société canadienne, est suffisamment développée pour que nous puissions envisager d'avoir un marché très concurrentiel? C'est de toute évidence ce que pense le gouvernement. Quels arguments peut-il invoquer à l'appui de ses vues?

M. Crosbie: Monsieur le président, en ce qui concerne tout d'abord les observations préliminaires du sénateur, nous avons à plusieurs reprises suggéré aux honorables sénateurs de soumettre ce projet de loi à une procédure usuelle au Sénat, c'est-à-dire à une étude préalable, avant sa présentation au Sénat. Je pense que nous l'avons suggéré à deux reprises, mais le leader de l'Opposition libérale au Sénat, je pense, n'a pas voulu qu'il en soit ainsi. S'il avait suivi nos conseils, aucune raison ne nous aurait empêchés de nous être déjà occupés du projet de loi à la fin de juin. Cependant, tout cela n'est que pure rhétorique aujourd'hui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est encore une fois un sujet rebattu.

M. Crosbie: C'est vous qui le dites. Pour ce qui est de la concurrence, nous croyons que ce qui valait pour le Canada en 1967, année où d'importants changements ont été pour la dernière fois apportés au système de transport, ne vaut plus aujourd'hui, que la réglementation est trop stricte et que la concurrence ne peut s'exercer librement dans l'économie canadienne en ce qui concerne le transport. C'est pourquoi nous avons présenté ce projet de loi. «Aller sans entraves» nous donne raison de croire que nous sommes sur la bonne voie. Nous voulons offrir aux expéditeurs la liberté d'aller sans entraves dans plus d'une direction à des taux concurrentiels, si cela est possible. C'est ce que vise le projet de loi.

Nous croyons, en ce qui concerne la réglementation du transport aérien, qu'il ne nous est plus nécessaire de sanction-

[Text]

thing that an airline company must do. We no longer need, in our view, a Canadian Transport Commission which has absolute power over everything that a group of entrepreneurs wish to do in the transportation area. That is the philosophy this is based on. We are not deregulating the rail or marine side. We are changing the nature of the regulatory system. We are re-regulating in a different way to encourage more competition, and we are still including safeguards for the public interest. Even in the air, we are treating the north, or the designated area, differently, giving them more safeguards. Even when it comes to mergers or takeovers or changes in ownership, we still have regulations. For example, an excess of \$10 million in assets or sales have to be approved by the NTA. Apart from foreign ownership, the Competition Act applies as well to foreign ownership. The Investment Canada legislation applies. So there is still a whole host of safeguards, but we are giving people a lot more freedom to compete. If you check with the industry across Canada you will see that they are very keen on it. I was down in New Brunswick a couple of weeks ago, in Chatham and Newcastle. I talked to Consolidated Bathurst, to George Petty, Repap, the basic industries and the backbone of Canada, and they are very much in favour of this approach. It gives them a chance.

Senator MacDonald (Halifax): I have a supplementary to Senator Stewart's question about what might happen in certain areas where it might not work out in quite the way we expected it to, Mr. Minister.

Mr. Crosbie: Of course, that is the whole purpose, as you know, Senator MacDonald, of the annual review and the four-year review. If there are unexpected consequences of this legislation, if the worst fears of the railways were realized, we would not stand still and see the Canadian railway system collapse because of unfair competition with the United States. I think they can compete with the United States. CP is a very efficient operation, and CN is not bad either when you consider that it is hampered by government ownership. Its hands are tied any time it takes a step to become more competitive or efficient. Every politician in the country is down their necks. So that is why we have those provisions there, but the blind opposition of certain forces is very inexplicable. The organized labour movement is just blindly opposing the bill. They can't stand the thought of any change in the status quo. They are the most reactionary element in our society today, allied, of course, to the New Democratic Party, who are more reactionary, I would say, than most members of the Senate, and that is saying something.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is not saying very much.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I must say that when faced with a transportation act of this size it would be difficult, I am sure, for any minister to answer questions on all of the detail that we have been presented with. I guess any parliamentarian knows the adventures of transportation acts and the problems

[Traduction]

ner tout ce que doit faire une compagnie aérienne. À notre avis, nous n'avons plus besoin d'une Commission canadienne des transports qui a un pouvoir absolu sur tout ce qu'un groupe d'entrepreneurs veut faire dans le domaine du transport. C'est là la philosophie de base. Nous ne déréglementons ni les chemins de fer ni l'industrie maritime. Nous modifions la nature de la réglementation. Nous l'orientons différemment de façon à favoriser une concurrence accrue tout en protégeant les intérêts du public. Dans les airs, aussi nous traitons le Nord, ou la région désignée, différemment et nous lui offrons davantage de garanties. Même lorsqu'il y a de fusions, d'acquisitions ou de changements de propriétaire, des règlements s'appliquent. Par exemple, des actifs ou des ventes de plus de dix millions de dollars doivent être approuvés en vertu de la LNT. La Loi sur la concurrence s'applique également à la propriété étrangère. La loi sur Investissement Canada s'applique elle aussi. Ainsi, il y a toute une série de garanties, mais nous donnons aux gens une beaucoup plus grande liberté de concurrence. Si vous parlez à des représentants de l'industrie, peu importe la région du Canada, vous vous rendrez compte que la loi leur plaît énormément. J'étais au Nouveau-Brunswick il y a quelques semaines, à Chatham et à Newcastle. J'ai parlé à des représentants de la *Consolidated Bathurst* et de la Repap, à George Petty, les industries de base et le pivot du Canada et ils sont tout à fait en faveur de cette approche. Elle leur donne une chance.

Le sénateur MacDonald (Halifax): J'aurais une autre question que celle du sénateur Stewart à poser au sujet de ce qui arriverait dans certaines régions si les choses ne fonctionnaient pas de la façon prévue, monsieur le ministre.

M. Crosbie: Bien entendu, cela nous ramène, comme vous le savez, sénateur MacDonald, à l'examen annuel et à celui qui doit avoir lieu à tous les quatre ans. Si la loi avait des conséquences imprévues, si les pires craintes des compagnies ferroviaires se matérialisaient, nous n'assisterions pas sans lever le doigt à l'effondrement du réseau canadien du transport par rail en raison d'une concurrence injuste des États-Unis. Je pense qu'il peut soutenir la concurrence des Américains. Le CP est une société très efficace et le CN n'est pas mal non plus malgré qu'il appartienne au gouvernement. Il a les mains liées à chaque fois qu'il essaie de faire un pas en avant pour être plus concurrentiel ou efficace. Il a sur le dos chaque homme politique du pays. C'est pourquoi nous avons prévu ces dispositions et j'arrive très mal à m'expliquer l'opposition aveugle de certaines forces. Les syndicats s'opposent tout aussi aveuglément au projet de loi. Ils ne peuvent se faire à l'idée d'un changement quelconque dans le statu quo. Ils représentent l'élément le plus réactionnaire dans notre société aujourd'hui, sans compter, bien entendu, le parti néo-démocrate qui est encore plus réactionnaire que la plupart des sénateurs, ce qui en dit long.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Cela ne veut rien dire.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je dois avouer que face à une loi sur le transport de cette envergure il serait difficile, j'en suis persuadé, pour n'importe quel ministre de répondre à des questions aussi détaillées que celles que nous avons posées. Tous les parlementaires connaissent les aventures

[Text]

of transportation over the last many years in Canada. So I want to restrict myself to a part of the act which seems to me, as I mentioned yesterday, to affect the act that we have already been studying this spring. I know that there is a certain amount of "to-ing and fro-ing" in what we could have done in our pre-study, and all the rest of it, but I would like to remind the minister that we have been, I think quite assiduous in studying the Canada Shipping Act for the last several months. We have had a great number of witnesses with regard to the Canada Shipping Act. We have heard from a great number of witnesses on the Canada Shipping Act. Yesterday we heard the term "confidential contracts", which made me think of our deliberations on the Canada Shipping Act and the sharp division between various consumers of transportation. There was a sharp division of opinion on the part of consumers of transportation before this committee on the question of sea transport.

I know that the legal counsel told the committee yesterday that the railway confidential contracts are separate and a different item from those that are used in conference shipping. I am aware of that. Nonetheless, some members here represent areas where there are ports and ports which have problems of competition. We have heard expert testimony before our committee that the railway element in transportation is very much part of the shipping element. When a person ships 1,000 tonnes of sulphur, they use the train and then they put it on a bulk carrier at sea. Of course, they are interested in the total price which is affected by these contracts. I say that because I do not really agree with the idea that one is separate from the other because we have heard witness after witness telling us that is not true.

Depending on the railway tariff, would an Ontario shipper, for example, use the port of Baltimore or port of Philadelphia or one of the Jersey ports, or, depending on the railway contract, would they use the port of Saint John, the port of Halifax or would they use Vancouver or Seattle? My point, of course, is that the railway part of the Shipping Act is very much connected.

We had the chairman of the U.S. Maritime Shipping Commission before us on this subject. She said, and other witnesses said, that any review of the problems of bulk carriers and the problems of exports should wait the American review of their shipping act, which I believe is next year. In her view, it would be highly unwise for Canada to write transportation legislation that would affect exports before hearing the result of the U.S. review of their shipping act.

I would like to hear what you have to say about that. I know that you have a review procedure here, but it is hard to believe that if this act receives royal assent on January 1, you would be reviewing it in 1988. Do you have any thoughts on that subject?

Mr. Crosbie: One of the reasons that the legislation we are proposing is needed is that in 1980 the Staggers Act was passed in the United States, and that changed the competitive

[Traduction]

des lois sur le transport et les problèmes dans ce domaine depuis de nombreuses années au Canada. Je veux donc m'en tenir à une partie de la loi qui me semble, comme je l'ai mentionné hier, avoir une incidence sur la loi que nous avons déjà étudiée au printemps. Nous avons peut-être pu ne pas savoir dans quelle direction nous orienter à l'étape de notre étude préalable, mais j'aimerais rappeler au ministre que nous avons été assez assidus je pense dans l'étude de la Loi sur la marine marchande du Canada ces derniers mois. Nous avons entendu un grand nombre de témoins à ce sujet. De nombreux témoins je dois dire. Hier, nous avons entendu l'expression «contrats confidentiels», ce qui m'a fait penser à nos délibérations au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada et le désaccord profond entre divers clients du domaine des transports. Ils ont exprimé des avis très divergents au comité au sujet de la question du transport par mer.

Je sais que le conseiller a dit au comité hier que les contrats confidentiels des chemins de fer sont distincts de ceux utilisés pour la marine marchande. Je le sais. Néanmoins, certains sénateurs représentent ici des régions portuaires où se posent des problèmes de concurrence. Des experts témoins que nous avons entendus nous ont dit que le transport par rail est étroitement relié au transport par mer. Lorsqu'une personne expédie 1 000 tonnes de soufre, elle les met à bord d'un train pour qu'elles soient ensuite transportées en vrac par mer. Bien entendu, elle est intéressée à connaître le prix total sur lequel influent ces contrats. Je dis cela parce que je ne suis pas vraiment d'accord avec l'idée qu'il y a une distinction à faire étant donné que divers témoins nous ont affirmé le contraire.

Selon le tarif de transport ferroviaire, un expéditeur de l'Ontario, par exemple, choisirait-il le port de Baltimore, celui de Philadelphie ou l'un de Jersey ou, selon le contrat de transport par voie ferrée, le port de Saint-Jean ou de Halifax ou encore celui de Vancouver ou de Seattle? Ce que je veux faire ressortir, bien sûr, c'est que la partie de la Loi sur la marine marchande concernant le transport ferroviaire est très reliée à ce qui nous intéresse ici.

Nous avons entendu à ce sujet la présidence de la U.S. Maritime Shipping Commission. Elle nous a dit, comme d'autres témoins d'ailleurs, que tout examen des problèmes liés au transport en vrac et aux exportations devrait attendre l'examen par les Américains de leur loi sur la marine marchande qui doit avoir lieu je pense l'an prochain. À son avis, le Canada aurait tort de rédiger une loi sur le transport qui aurait une incidence sur les exportations avant de connaître les résultats de l'examen par les Américains de leur propre loi sur la marine marchande.

J'aimerais savoir ce que vous avez à répondre à cela. Je sais qu'une procédure d'examen a été prévue, mais il est difficile de croire que si la loi reçoit l'assentiment royal le 1^{er} janvier vous la reverriez en 1988. Auriez-vous des idées à exprimer à ce sujet?

M. Crosbie: Une des raisons pour lesquelles la loi que nous proposons s'impose est que les Américains ont adopté en 1980 la *Staggers Act* qui a eu une incidence sur la concurrence pour

[Text]

environment for the U.S. railways. It has taken us a much longer time to act. I do not think we can anticipate what is going to happen with legislation in the U.S. If there is any substantial change in the U.S. that impacts on us, then we would have to be ready to make changes ourselves.

However, with respect to the confidential contracts, as you know, this bill is going to permit Canadian railways to enter into confidential contracts. That will bring our legislation into balance with the American legislation which has provided for this since 1980.

Senator Stollery: But which is all being reviewed next year?

Mr. Crosbie: I do not think that the Staggers Act and this provision is being reviewed next year. It is on the marine side that they are having their review next year.

Senator Stollery: But, as I say, they are reviewing the marine side and the railway side is an integral part of the marine side. That is the whole point of the testimony we have heard.

Mr. Crosbie: In the United States it is felt that both the shippers and the carriers have won and are supportive of confidential contracts on the railway side. In fact, the shippers and carriers, with respect to this bill, have been supportive of confidential contracts in Canada so that we are competitive with the U.S. Our ports believe that this will give them a better chance vis-à-vis the U.S. as well.

It is a different issue with the shipping conferences legislation. The shipping conferences themselves did not want the provision we originally had in Bill C-21 because that was going to permit individual members of their conferences, as I remember it, to enter into confidential contracts. They felt that this was breaching the united front. Bill C-21 is to permit the liner companies to enter into practices that would otherwise be anticompetitive and illegal. They felt that we were going too far in giving their individual members the right to enter into confidential contracts. The point at issue was different in that legislation as compared to this.

In this present legislation, we have to remember that trucking companies can now enter into confidential contracts, but for some reason we forbid our railway companies from doing this. This is unfair in their competitive struggle with the trucking companies.

Broadly, those are some of the reasons why we would like to see this proceed as it is.

Senator Graham: Mr. Minister, this legislation has been amended quite extensively as a result of hearings on the other

[Traduction]

les compagnies ferroviaires de ce pays. Il nous a fallu beaucoup plus de temps pour agir. Je ne vois pas pourquoi nous devrions attendre de voir ce que deviendra la loi aux États-Unis. S'ils y apportent des changements importants ayant pour nous des répercussions alors nous serions prêts à apporter nous-mêmes des changements à la nôtre.

Cependant, comme vous le savez, ce projet de loi autoriserait les compagnies ferroviaires canadiennes à conclure des contrats confidentiels. Ainsi, notre loi serait davantage analogue à la loi américaine qui prévoit des dispositions en ce sens depuis 1980.

Le sénateur Stollery: Mais qui sera à nouveau examinée l'an prochain?

M. Crosbie: Je ne pense pas que la *Staggers Act* ou que cette disposition sera examinée l'an prochain. L'examen, l'an prochain, portera plutôt sur le transport maritime.

Le sénateur Stollery: Mais, comme je le disais, les Américains vont revoir les dispositions concernant le transport maritime qui, je le maintiens, ne peut être dissocié, du transport par rail. C'est ce qu'a fait ressortir le témoignage que nous avons entendu.

M. Crosbie: Aux États-Unis, on croit que tant les expéditeurs que les transporteurs se sont retrouvés gagnants et sont en faveur des contrats confidentiels dans le domaine du transport ferroviaire. En fait, les expéditeurs et les transporteurs, en ce qui concerne ce projet de loi, ont appuyé les contrats confidentiels au Canada afin que nous puissions faire concurrence aux États-Unis. Nos administrations portuaires croient, elles aussi, qu'elles seront dans une meilleure position face aux Américains.

La loi sur les conférences maritimes soulève une question différente. Les conférences maritimes elles-mêmes ne voulaient pas de la disposition que nous avions à l'origine incluse dans le projet de loi C-21 parce qu'elle allait autoriser des membres individuels de leurs conférences, si je me souviens bien, à conclure des contrats confidentiels. Elles avaient l'impression qu'elles ne pourraient désormais plus faire front uni. Le projet de loi C-21 vise à permettre aux propriétaires de paquebots de grande ligne de se livrer à des pratiques qui seraient autrement considérées comme anti-concurrentielles et illégales. Elles avaient l'impression que nous allions trop loin en autorisant leurs membres individuels à conclure des contrats confidentiels. La question soulevée était différente dans le cas de cette autre loi.

Dans le cas de la loi qui nous intéresse ici, nous devons nous souvenir que les entreprises de camionnage sont actuellement autorisées à conclure des contrats confidentiels, mais pour des raisons inconnues, nous empêchons les sociétés ferroviaires de le faire. Cela est injuste parce qu'il leur est peut-être ainsi difficile de soutenir la concurrence des entreprises de camionnage.

Ce sont en gros là certaines des raisons pour lesquelles nous aimerions que le projet de loi soit adopté dans sa forme actuelle.

Le sénateur Graham: Monsieur le ministre, de nombreux amendements y ont été apportés à la suite des témoignages

[Text]

side. Occasionally, when bills are amended to that extent, they tend to lose their alignment. Do you regard this as an improved bill as a result of the amendments?

Mr. Crosbie: Yes, I would say overall it is an improved bill. I agreed with all the changes that were made. There are certain areas in the bill which were debatable. I decided it would be best to leave them to the standing committee in the House of Commons and let them listen to all the arguments and make recommendations, which is what we did. We did not have any difficulty in agreeing with most of the changes they suggested because they were in areas that were quite controversial. I felt it would be useful to have the members of the House, who were hearing all the briefs and seeing all the witnesses, make a recommendation. In most cases, it was all part of the agreement on the amendments. There were a lot of amendments moved by opposition parties that were not accepted, but the ones that were moved and accepted usually had the support of all parties.

Senator Graham: With respect to deregulation you mentioned improved air traffic service. You alluded, perhaps more particularly, to the remote areas of the country. Some areas have lost or are losing jet service as a result of deregulation.

What kind of guarantees would the government be prepared to provide to continue at least the present level of service and guarantee that any present level of service does not deteriorate? I am thinking of places in your own province, such as Stephenville, and in my own province, such as Yarmouth. I am sure there are all sorts of other areas in the country that would express similar concerns.

Mr. Crosbie: We are certainly not proposing to have the service deteriorate anywhere in Canada but, of course, you cannot force carriers to go to areas where they do not think they can provide a service and make money. If there are areas where that turns out to be the situation and it is essential for them to have service, then we have authority in the bill to provide subsidies for such services and, we will.

You mentioned Yarmouth and Stephenville. I believe that in Newfoundland, for example, it is generally accepted that services have improved immensely since this development began. By the way, it was started under the previous Liberal administration. They loosened up on air regulation.

Yesterday, with respect to Gander, I checked the flights available and Air Atlantic alone had something like four or five flights to Gander from St. John's in a Dash8 aircraft, which as you know, is a very good aircraft. The time difference in terms of going from Gander to St. John's in a Dash8 as opposed to a Boeing 737 or whatever EPA used to use, is about five minutes. There are now more flights and better service at Gander and Stephenville and, I think, all through Atlantic Canada.

If there is an area where the service deteriorates or the private sector does not appear to be interested, then we are prepared to subsidize essential services.

[Traduction]

entendus dans l'autre Chambre. Il arrive à l'occasion que les projets de loi, lorsqu'ils sont autant remaniés, dévient. Considérez-vous que les amendements qui y ont été apportés ont contribué à l'améliorer?

M. Crosbie: Oui, je dirais dans l'ensemble que le projet de loi s'en est trouvé amélioré. J'étais d'accord avec tous les changements qui y ont été apportés. Certaines dispositions du projet de loi pouvaient prêter à débat. J'ai jugé qu'il serait préférable de les soumettre à l'étude du Comité permanent de la Chambre des communes et de lui laisser le soin d'entendre tous les arguments et recommandations, ce que nous avons fait. La plupart des changements qu'il a proposés n'ont posé pour nous aucun problème parce qu'ils concernaient des points assez controversés. J'ai jugé qu'il serait utile que les députés qui allaient entendre tous les témoignages et recevoir tous les témoins fassent une recommandation. Dans la plupart des cas, il y a eu entente au sujet des amendements. Un grand nombre des amendements proposés par les partis de l'Opposition ont été rejetés, mais ceux qui ont été proposés et acceptés ont reçu dans l'ensemble l'appui de tous les partis.

Le sénateur Graham: En ce qui concerne la déréglementation, vous avez parlé de services aériens améliorés. Vous avez fait allusion plus particulièrement peut-être aux régions éloignées de notre pays. Certaines régions ne sont plus desservies par de gros transporteurs par suite de la déréglementation.

Quelle sorte de garanties le gouvernement serait-il prêt à fournir pour qu'au moins le niveau actuel de service soit maintenu et qu'il ne se détériore pas? Je pense à certains endroits de votre province, comme Stephenville, et de ma propre province, comme Yarmouth. Je suis sûr que les habitants de bien d'autres régions du pays éprouvent les mêmes préoccupations.

M. Crosbie: Bien entendu, nous ne préconisons pas une détérioration du service de n'importe quelle région au Canada, mais vous ne pouvez forcer les transporteurs à se rendre dans des endroits où ils ne jugent pas être en mesure d'assurer un service de façon rentable. Si des régions se trouvent dans cette situation et s'il leur est essentiel d'obtenir ces services, alors le projet de loi nous autorise à les financer et nous le ferons.

Vous avez parlé de Yarmouth et de Stephenville. Je crois qu'au Nouveau-Brunswick, par exemple, on est généralement d'avis que les services se sont considérablement améliorés depuis les premiers stades de ce processus. Soit dit en passant, il a été entamé sous le dernier gouvernement libéral qui a assoupli les règlements régissant le transport aérien.

Hier, je me suis informé du nombre de vols à destination de Gander et je me suis rendu compte qu'Air Atlantic offrait à elle seule quatre ou cinq vols à partir de St. John's dans un Dash-8, lequel, comme vous le savez, est un très bon avion. Le trajet de Gander à St. John's en Dash-8 n'est que de 5 minutes plus long qu'en tout autre appareil dont se servirait l'EPA. Gander et Stephenville sont aujourd'hui beaucoup mieux desservies, de même que toutes les provinces de l'Atlantique.

Si le service dans une région devait se détériorer ou si le secteur privé s'en désintéressait, nous serions alors disposés à financer les services essentiels.

[Text]

The only problem I know of in relation to Yarmouth is the feeling there that Air Nova cannot handle as much air freight as Air Canada, but they have made a commitment that they will put on the necessary aircraft. If it does turn out that there is any impediment to Yarmouth, then we will make them meet their commitments.

Senator Graham: As you know, as a result of deregulation, there has been a tendency for new companies to crop up and say that they are going to provide service to such places as Port Hawkesbury and Digby, which did not have services before. Indeed, the service to Stephenville had been stopped for quite some time. It is commendable that it has recommenced. There is always a danger that, in their enthusiasm, they do not have proper planning and they find that they are in over their heads and then they withdraw and someone else who had intended to provide that service has also withdrawn because it was thought their competitors were already operating in that area and they did not want to get into the same scene.

I know that the minister is under time constraints, but my question relates to the final arbitration provisions of Bill C18. I understand that if it is allowed to apply to the Quebec North Shore Labrador Railway and that railway's transport of iron ore, it could result in a cost benefit provided to competitors of Iron Ore Company of Canada. I also understand that the Iron Ore Company and the Quebec North Shore Labrador Railway have requested relief from the final arbitration provisions contained in clauses 47 to 57 of Bill C18. Has the government given any formal response to that request?

Mr. Crosbie: Yes. The situation there, as you know, is that the Iron Ore Company of Canada owns the railway through a subsidiary and the Wabush Mines Group of companies ship iron ore out on that railway. IOC is concerned with the new set of mechanisms in the bill. Of course, Wabush Mines has continually claimed that they are being charged too much for the product they are moving and that they are a victim of IOC, who they compete with. IOC is concerned that these provisions might allow some third party to make a decision that would somehow harm them. They have suggested amendments to the bill.

They made representations to me before the bill went before the House and I took the position that this was something that they should argue before the House of Commons standing committee. Both they and Wabush Mines made their case to the committee and the committee did not recommend any change. I accept the decision taken by the committee.

Mrs. Bloodworth tells me that there is a provision in the bill which allows the NTA to deal with this type of case where there is a third party that might be harmed or effected. The NTA can move in and have a public interest investigation because of this possible harm to a third party. There is already a safeguard there.

I do not think the bill needs to be amended to meet the concerns of IOC. I think the bill already looks after their concerns but they will probably argue their case again before your committee and I am sure that Wabush Mines will as well. That is a

[Traduction]

Le seul problème que je connais est que les habitants de Yarmouth craignent qu'Air Nova ne puisse transporter autant de marchandises qu'Air Canada, mais elle s'est toutefois engagée à ajouter les appareils nécessaires. S'il s'avère que Yarmouth est lésée, nous veillerons à ce que la compagnie aérienne respecte ses engagements.

Le sénateur Graham: Comme vous le savez, à la suite de la déréglementation, on a assisté à la création de diverses nouvelles compagnies qui ont prétendu qu'elles allaient desservir des endroits comme Port Hawkesbury et Digby, qui ne l'étaient pas autrefois. Effectivement, le service à Stephenville avait été interrompu pendant longtemps. Il est très bien qu'il ait repris. Il y a toujours un risque que, dans leur enthousiasme, ces compagnies n'établissent pas de plan convenable, qu'elles se rendent compte par la suite qu'elles ont pris plus d'engagements qu'elles ne pouvaient en respecter et qu'elles se retirent du circuit et qu'une autre compagnie qui avait l'intention d'assurer ce service se retire également croyant que ses concurrents desservaient déjà la région et ne voulant pas se partager le secteur.

Je sais que le ministre a peu de temps, mais je voudrais lui poser une question au sujet des dispositions du projet de loi C-18 concernant l'arbitrage. Il me semble avoir compris que s'il est permis d'avoir recours au Chemin de fer Québec North Shore et Labrador pour transporter du minerai de fer, les concurrentes de l'*Iron Ore Company of Canada* en retireraient des avantages financiers. Il me semble aussi que l'*Iron Ore Company* et le Chemin de fer QNSL ont demandé à être exemptés des dispositions 47 à 57 du projet de loi C-18 relatives à l'arbitrage. Le gouvernement a-t-il répondu officiellement à cette requête?

M. Crosbie: Oui. Comme vous le savez, l'*Iron Ore Company of Canada* est propriétaire du chemin de fer par l'intermédiaire d'une filiale et le groupement Wabush Mines expédie le minerai en empruntant ce chemin de fer. L'IOC se préoccupe du nouvel ensemble de mécanismes de contrôle prévus dans le projet de loi. Bien entendu, Wabush Mines a toujours prétendu assumer des coûts trop élevés pour le transport du produit et se croit la victime de l'IOC, qui est son concurrent. L'IOC s'inquiète de ce que ces dispositions permettent à une tierce partie de prendre une décision qui lui nuirait. L'un et l'autre ont proposé des amendements au projet de loi.

Ils ont fait des démarches auprès de moi avant que le projet de loi ne soit déposé à la Chambre et je leur ai dit qu'ils devaient discuter de la question devant le Comité permanent de la Chambre des communes. Aussi bien l'IOC que Wabush Mines ont exposé leur cas au comité, qui n'a recommandé aucune modification. J'accepte donc la décision qu'il a prise.

M^{me} Bloodworth m'apprend qu'une disposition du projet de loi permet l'Office national des transports de régler les cas où une tierce partie est concerné ou lésée. L'Office peut intervenir et entreprendre une enquête d'intérêt public vu les dommages que peut subir éventuellement une tierce partie. Il existe donc déjà un mécanisme de protection.

Je doute qu'il faille modifier le projet de loi pour mieux tenir compte des préoccupations de l'IOC. Je pense que le projet de loi tient déjà suffisamment compte de ses intérêts, mais elle voudra probablement défendre sa cause de nouveau devant

[Text]

case where there are two competing interests. I think the situation is dealt with fairly.

Senator Graham: I do not think it is so much that there are two competing interests, and correct me if I am wrong, but unlike CP and CN, that railway is a single purpose railway and it is not being penalized because it has competition but because it is an interprovincial line.

Mr. Crosbie: When I say "competing interest" I mean that they compete in the iron ore business and there is a legitimate difference of opinion between them over the rates and so on that should be charged for moving their product over that rail line. I do not think this legislation is going to discriminate against IOC.

In other words, if there is a case taken by Wabush Mines, it will be fairly considered and if there is any possibility of a third party, such as IOC, being damaged, then the NTA can order an inquiry. We think there is sufficient safeguard, but I realize that there is this point of contention from IOC.

Senator Graham: I think, from reading the testimony of the other place, that it is a reasonable concern.

Mr. Crosbie: I think that if you think it is reasonable, it is reasonable for you to think so.

Senator Graham: What is reasonable in the eyes of this government?

Mr. Crosbie: In the eyes of the minister, I think that a reasonable solution has been reached. I, therefore, accept the recommendation of the House of Commons committee that no changes are required. I thought that was reasonable, but reasonable men may disagree on reasonableness.

Senator Graham: And women too.

Mr. Crosbie: Exactly.

Senator Adams: I would like to discuss the question of the freedom of movement of the Northern Air Services. I am concerned about the changes that may take place as a result of the passage of Bill C18.

Those who live in the Arctic have a high cost of living since most fresh foods being brought into the community can only be transported by air.

It has been our experience that most airlines that operate in that area regularly change their rates every six months and I am concerned about the cost of services which will be supplied to the northern communities.

You also mentioned the fact that some of the smaller airlines are being taken over by larger companies which means that there is a lessening of competition. For example, I would mention Canadian which took over from Nordair with the result that rates went up by 25 or 30 per cent. Canadian is now flying to small communities in the Arctic such as Baffin and to areas in north Quebec. I have talked to some of my friends and colleagues. Since Canadian Airlines International took over, it has been getting worse than Nordair, particularly with serving

[Traduction]

vosre comité, tout comme Wabush Mines. puisque deux sociétés sont rivales. J'estime que notre examen de la situation est équitable.

Le sénateur Graham: Je ne pense pas que le problème tient au fait que leurs intérêts sont concurrentiels mais, reprennez-moi si je me trompe, contrairement au CP et au CN, cette compagnie ferroviaire ne sert qu'une seule fin et elle n'est pas pénalisée en raison de la concurrence, mais parce que c'est une ligne interprovinciale.

M. Crosbie: Par intérêts concurrentiels, je veux dire qu'elles rivalisent dans le secteur du minerai de fer et qu'elles considèrent à juste titre d'un point de vue tout à fait différent les tarifs, etc. qui devraient être imposés pour transporter leurs produits sur cette ligne. Je doute que le projet de loi ne lèse l'Iron Ore Company.

Autrement dit, si Wabush Mines fait une réclamation, elle sera étudiée équitablement et, s'il arrive qu'une tierce partie, comme l'IOC, soit lésée, alors l'Office pourra entreprendre une enquête. Nous jugeons ce mécanisme de protection suffisant, mais je comprends que l'IOC conteste ce point.

Le sénateur Graham: À la lecture des témoignages présentés au comité de la Chambre des communes, je pense que cette préoccupation est raisonnable.

M. Crosbie: Je pense que si vous la considérez comme raisonnable, il est raisonnable que vous la considériez ainsi.

Le sénateur Graham: Qu'est-ce que le gouvernement considère comme raisonnable?

M. Crosbie: Aux yeux du ministre, ou a trouvé une solution raisonnable. Par conséquent, j'accepte la recommandation du comité de la Chambre des communes qui estime tout changement inutile. Je jugeais cette attitude raisonnable, mais des hommes raisonnables peuvent ne pas s'entendre sur ce qui est raisonnable.

Le sénateur Graham: Et des femmes aussi.

M. Crosbie: Exactement.

Le sénateur Adams: J'aimerais discuter de la liberté de mouvement de Northern Air Services. Je m'inquiète des changements qui pourraient découler de l'adoption du projet de loi C-18.

Le coût de la vie est élevé pour ceux qui vivent dans l'Arctique puisque la plupart des aliments frais ne peuvent être expédiés à la collectivité que par avion.

Nous nous sommes rendu compte que la plupart des compagnies d'aviation qui desservent cette région changent leurs tarifs tous les six mois, et je crains que le coût des services assurés aux collectivités du Nord ne soient élevés.

Vous avez également dit que certaines compagnies aériennes de moindre importance sont achetées par de plus grandes compagnies, ce qui entraîne une diminution de la concurrence. Par exemple, depuis que Canadian a acheté Nordair, les tarifs ont monté de 25 ou de 30 p. 100. Canadian dessert maintenant de petites collectivités de l'Arctique comme Baffin et d'autres régions au Nord du Québec. J'en ai discuté avec certains de mes amis et collègues. Depuis ce rachat par *Canadian Airlines International*, la situation est pire qu'à l'époque de Nordair, et

[Text]

their customers. Freight does not arrive on time. Many people from the south are working in the north on construction work, and the airline is not getting better. There is also a new airline based here in Ottawa. When it started it was very good. It has now been operating about a year and there are now many delays. There are long delays for people wanting to leave Ottawa to go home. Business people have connections to make in order to get to remote areas. There are delays of two hours, and if you miss one schedule, you could be sitting there for two days to catch another airline. I am wondering what that means in connection with "freedom of movement". Will it get better or worse, particularly with regard to those airline companies which operate in the north? It might be better to finance a company in the south. The people in the north need better service. Living in the north involves very high costs. Our biggest carrier in the area is NTCL, which does not have much competition. With the NTCL, their rates go up every year. I believe that on the last occasion their rate was \$370 per tonne for freight. That is a very high price, particularly where large volumes are involved. Some of the smaller airlines in the remote areas have been taken over by PWA. It looks to me to be a similar situation to the takeover of Nordair by Canadian. We may have a better service, but, at the same time, the rates will go higher every year.

Mr. Crosbie: The House of Commons committee went to the north and heard representations; and it recommended that with respect to air services the north should be treated differently.

So the regulatory system for the north under this bill will be different than for the south, for some of the reasons that you mentioned: the importance of transportation in the north, and the fact that the air mode is the only feasible way of getting to and from many of the northern communities. So the provisions are quite different.

With respect to passenger fares, whenever there is a complaint the NTA will review increases in all levels of the basic passenger fares on all routes. It can determine whether the increases or levels are unreasonable, and it will be empowered to roll back the increase or level of fares and to order that refunds be given. So the new NTA will have quite extensive power with respect to passenger fares in the north. When licences are issued for fixed wing services, it can put in any terms and conditions that it considers appropriate in the public interest which is quite different from the south.

You have to give public notice, 120 days, before it is proposed to terminate or reduce a service. Disputes concerning cargo rates can go to mediation or arbitration, or be investigated.

So the matters about which you are concerned, senator, can all be dealt with by the National Transportation Agency under

[Traduction]

les clients sont moins bien desservis. Les marchandises n'arrivent pas à temps. Beaucoup d'habitants du Sud travaillent dans la construction dans le Nord et le service de la compagnie aérienne ne s'améliore pas. Il y a aussi une nouvelle compagnie aérienne dont le siège est ici, à Ottawa. Au début, elle offrait un très bon service, elle existe depuis maintenant presque une année et elle accuse de nombreux retards. Les gens qui veulent partir d'Ottawa pour se rendre chez eux doivent attendre longtemps. Les hommes d'affaires doivent prendre des correspondances pour se rendre dans des régions éloignées. Les retards peuvent durer deux heures et si vous manquez un départ, vous risquez de devoir attendre deux jours avant de pouvoir prendre un avion d'une autre compagnie. Je me demande comment intervient ici «la liberté de mouvement». La situation s'améliorera-t-elle ou s'aggravera-t-elle, plus particulièrement pour les compagnies aériennes qui desservent le Nord? Peut-être vaudrait-il mieux financer une compagnie du Sud. Les gens du Nord ont besoin d'un service amélioré. Vivre dans le Nord coûte très cher. La Société des transports du Nord Limitée est le principal transporteur qui dessert la région, et elle n'a guère de concurrents, mais ses tarifs augmentent chaque année. Je crois que la dernière fois que j'ai vérifié, son tarif pour le transport des marchandises s'élevait à 370 \$ la tonne. C'est un prix très élevé, surtout pour de grosses quantités. Certaines des compagnies aériennes plus petites qui desservent les régions éloignées ont déjà été achetées par la *Pacific Western Air Lines*. Cela ressemble au cas du rachat de Nordair par Canadian. Peut-être jouirons-nous d'un meilleur service mais les tarifs augmenteront chaque année.

M. Crosbie: Le comité de la Chambre des communes s'est rendu dans le Nord pour y entendre des témoins; il a recommandé de traiter différemment les services aériens desservant la région.

Les règlements régissant le Nord différeront donc de ceux qui s'appliquent au Sud, conformément à ce projet de loi, pour certaines des raisons dont vous avez parlé: l'importance du transport dans le Nord et le fait que le transport aérien est le seul moyen de se rendre dans bon nombre des collectivités du Nord. Les dispositions sont donc très différentes.

En ce qui concerne les tarifs des passagers, chaque fois qu'une plainte sera déposée, l'Office étudiera les augmentations de tous les prix de base pour les passagers de tous les parcours. Il pourra déterminer si les augmentations ou les prix sont raisonnables et sera habilité à les réduire et à ordonner le remboursement des clients. Le nouvel office jouira donc d'une influence considérable sur les tarifs des passagers dans le Nord. Lorsque des licences seront délivrées, à l'égard des aéronefs à voilure fixe, il pourra imposer tous les critères et conditions qu'il juge dans l'intérêt public, ce qui diffère beaucoup de ce qui se passe dans le Sud.

Une compagnie aérienne devra donner publiquement avis dans un délai de 120 jours de la date à laquelle elle se propose d'interrompre ou de réduire un service. Les litiges relatifs au tarif du transport des marchandises peuvent être soumis à la médiation ou à l'arbitrage ou faire l'objet d'une enquête.

Les questions qui vous préoccupent, sénateur, peuvent donc toutes être réglées par l'Office national des transports confor-

[Text]

this legislation. Of course, to the customer and those who live in the north, these things may be very expensive; but insofar as the law can do anything about it, I think the act provides the machinery for review and for complaints to be acted upon.

Senator Adams: The airline always complains about weather. Sometimes the weather is bad and they say the planes can't fly; but, in the meantime, we who live in the community can still see the sun. There are always excuses. Any time the airline wants more business, it finds it is always nice to talk to the municipality; and when it gets a licence, the airline doesn't care. It says "At least we have got the licence, and we can do what we like." It doesn't matter about the service. Particularly at this time of the year there is much construction going on. The airline says that passengers have priority, and someone who is waiting for parts to get a job done may have to wait more than two weeks because the airline says it has no room for the parts. It says that a different plane carries the cargo. They prefer to have more passengers and to leave the cargo. In the meantime, the businessman has to spend \$100 to stay in an hotel, waiting for parts to get a job done. We have no control over that.

Mr. Crosbie: This is one of the difficulties of living and working in the north. I recognize that. The machinery is there to make a complaint, and a company which operates in a careless, uncaring or unfeeling way will soon find itself in trouble; or it will fail, or there will be complaints to the CTC or the NTA; or you can complain to your MP or senator.

Senator Adams: We are not elected.

Mr. Crosbie: I believe the legislative provisions are there for all of these matters to be acted upon under the new regime, under this bill, just as they are now.

Senator Davey: Mr. Minister, I have a rather general question. I am aware of your time problem; so if you cannot answer it in any detail, I will certainly understand. In your introductory remarks you said that you were not blindly copying deregulation in the United States. I would be interested in knowing whether you think that deregulation in the United States has been an unqualified success; also in knowing what you feel are the major pitfalls in the American process which you are avoiding with your legislation.

Mr. Crosbie: Well, generally as to what we have done differently here, I think we have gone much more slowly and more cautiously with respect to deregulation. As you know, we have a special regime in the north that we are providing in the air area. We have done a lot more work on the National Safety Code in the trucking area. We have a much longer transition period. Competitive access provisions in the rail legislation and

[Traduction]

mément à ce projet de loi. Bien entendu, pour le client et pour ceux qui vivent dans le Nord, tout cela peut paraître très cher; mais, dans la mesure où on peut la faire intervenir, je pense que la loi prévoit l'établissement d'un mécanisme d'examen et de plaintes.

Le sénateur Adams: Les compagnies aériennes se plaignent toujours du temps. Lorsqu'il fait mauvais, elles prétendent que les avions ne peuvent voler; mais nous qui vivons dans la collectivité, nous voyons quand même le soleil. Il y aura toujours des prétextes. Lorsqu'une compagnie aérienne veut augmenter son chiffre d'affaires, elle trouve agréable de parler aux membres de la municipalité, mais lorsqu'elle obtient sa licence, elle cesse de s'y intéresser. Elle dit: «Nous avons obtenu la licence et nous sommes maintenant libres de faire ce que nous voulons». Elle se moque du service. Plus particulièrement à cette époque-ci de l'année où il y a tant de travaux de construction. La compagnie aérienne prétend que les passagers sont prioritaires; ceux qui attendent livraison de pièces pour terminer une tâche devront peut-être patienter deux semaines ou plus, tant qu'elle ne jugera pas disposer de l'espace suffisant pour prendre les pièces. Elle prétend qu'un autre avion transporte les marchandises. Elle préfère augmenter le nombre de ses passagers et laisser le fret de côté. Entre-temps, l'homme d'affaires doit dépenser 100 \$ par jour pour rester à l'hôtel, en attendant d'obtenir les pièces qui lui manquent. Nous ne pouvons rien y faire.

M. Crosbie: C'est là une des difficultés de vivre et de travailler dans le Nord. J'en suis conscient. Le mécanisme permet de porter plainte, de telle sorte qu'une compagnie qui ne témoigne aucun égard ou considération à ses clients se trouvera bientôt en difficulté; ou bien elle fera faillite ou bien les clients se plaindront à la Commission canadienne des transports ou à l'Office national des transports, ou encore à leur député ou à un sénateur.

Le sénateur Adams: Nous ne sommes pas des représentants élus.

M. Crosbie: Je crois que les dispositions législatives permettent de régler toutes ces questions dans le cadre du nouveau régime, en application de ce projet de loi, sous sa forme actuelle.

Le sénateur Davey: Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question assez générale. Je sais que vous disposez de peu de temps et si vous ne pouvez me répondre en détail, je comprendrai. Vous avez dit dans vos remarques préliminaires que vous n'alliez pas suivre aveuglément le même processus de déréglementation que celui qu'on adopté les Américains. J'aimerais savoir si, à votre avis, la déréglementation aux États-Unis a été un succès complet et quelles sont les principales lacunes du système américain que vous essayez d'éviter dans votre projet de loi.

M. Crosbie: Eh bien, en ce qui concerne nos méthodes, je pense que nous avons procédé beaucoup plus lentement et plus prudemment à l'égard de la déréglementation. Comme vous le savez, nous avons instauré un régime spécial pour le transport aérien dans le Nord. Nous avons étudié beaucoup plus longtemps la question de l'application du Code national de sécurité au camionnage. Notre période de transition est beaucoup plus

[Text]

branch line abandonment options are quite different here. It is much more difficult under this legislation in Canada to abandon a branch line than it is in the U.S. In fact, that is one of the major complaints of our railway companies. I sympathize with them because they have a tremendous amount of track which is not now much used, but we all know the political sensitivities to branch line abandonment, even if they are little used. So our approach there is quite different.

We have reports. There is a report, for example, by Reese Taylor and Carl Morel on trucking and railroad deregulation in the U.S. in which they deal with the differences between the U.S. process and ours, the timing, the process of change, the objectives. Their trucking deregulation occurred very quickly, and as I mentioned earlier today ours is really taking place over a period of ten years, and even now we are going on to 1993.

In the rail area they point out that the objective of the U.S. Staggers Act was to get the rail industry back to being a profitable one. Well, our objective is quite different. It is to increase intra-modal competition between rail and trucking, and so on. I think our legislation is more directed to meeting the interests of shippers. So there are a number of differences there.

As to how it has worked in the United States, the only studies I have seen or heard about are studies that indicate that safety has not been affected. I am thinking now of air because this is what most people are interested in. But the statistics on safety show, as I recall it, fewer fatal accidents per million miles flown, etcetera, over the last two or three years. But I think it is generally agreed by people who travel down and out that there is too much congestion. It appears that the airlines' on-time record is becoming poorer and poorer, that there is too much congestion taking off and landing. The system is having problems of that nature. Whether that is due to deregulation or not, of course, I don't know. It occurred while deregulation was occurring.

So I guess from the public perception at the moment the U.S. air deregulation process is creating some controversy, but it is hard for me to give any kind of definitive opinion on that. I don't think we are going to experience the same problems here under this legislation.

Senator Davey: Is it fair to say that the trucking deregulation in the United States is in some difficulty or some disarray at least?

Mr. Crosbie: Not that I am aware of. As we understand it, the trucking deregulation seems to have gone fairly well down in the United States. I would ask Mr. Pringle to speak to this.

Senator Davey: Mr. Pringle, I am speaking basically about articles in American newspapers which seem to me—and I want to be fair—to indicate there is some difficulty. I would like to hear from you, sir, on this.

[Traduction]

longue. Nos dispositions législatives relatives à la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire et à l'abandon de tronçons de ligne sont très différentes des leurs. Au Canada, est beaucoup plus difficile, aux termes de la loi, d'abandonner un tronçon de ligne qu'il ne l'est aux États-Unis. D'ailleurs, un des principaux sujets de plainte de nos compagnies ferroviaires. Je sympathise avec elles parce qu'elles ont des quantités de voies peu utilisées, mais nous savons tous combien les hommes politiques sont sensibles à l'abandon de tronçons de ligne, même si elles ne sont que peu utilisées. Notre approche est donc très différente.

Nous avons des rapports, celui de Reese Taylor et Carl Morel, par exemple, sur la déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux États-Unis, qui traite des différences entre le processus américain et le nôtre, du calendrier, de la mise en place, des objectifs. La déréglementation du camionnage a été soudaine aux États-Unis, comme je l'ai mentionné plus tôt aujourd'hui, alors que la nôtre se s'effectuera sur une période de dix ans, qui nous amènera à 1993.

Les compagnies ferroviaires, quant à elles, nous signalent que l'objectif de la loi américaine Staggers consistait à rendre l'industrie ferroviaire plus rentable. Eh bien, notre objectif est très différent. Nous cherchons à accroître la concurrence intermodale entre les compagnies ferroviaires et les compagnies de camionnage, et ainsi de suite. Je pense que notre projet de loi vise davantage à protéger les intérêts des expéditeurs. Vous voyez donc que les différences sont nombreuses.

Quant à la façon dont la déréglementation a été ressentie aux États-Unis, les seules études dont j'ai entendu parler ou que j'ai lues révèlent que la sécurité n'a pas été affectée. Je pense plus particulièrement au transport aérien auquel on s'intéresse le plus. Mais les statistiques sur la sécurité révèlent, si je me rappelle bien, une réduction des accidents mortels par million de milles aériens parcourus, au cours des deux ou trois dernières années. Je pense que, dans l'ensemble, ceux qui voyagent beaucoup estiment que le trafic est trop encombré. Il semblerait que les avions sont de moins en moins ponctuels et que le degré de congestion est trop élevé à l'atterrissage et au décollage. Le système a des lacunes. Qu'elles soient dues à la déréglementation ou non, je l'ignore, mais ces problèmes sont survenus au moment où la déréglementation avait lieu.

Donc je suppose que la déréglementation du transport aérien aux États-Unis fait l'objet d'une certaine controverse, mais je n'ai pas d'opinion définitive à ce sujet. Je ne crois pas que nous aurons les mêmes problèmes avec ce projet de loi.

Le sénateur Davey: Peut-on dire à juste titre que la déréglementation du camionnage aux États-Unis a créé certaines difficultés ou pour le moins une certaine confusion?

M. Crosbie: Pas que je sache. Si je comprends bien, la déréglementation du camionnage semble s'être fort bien déroulée aux États-Unis. Je demanderai à M. Pringle de nous en parler.

Le sénateur Davey: M. Pringle, je parle essentiellement de certains articles de journaux américains qui me semblent, à moi du moins, et indiquer qu'il y a certaines difficultés. J'aimerais que vous nous en parliez.

[Text]

Mr. John Pringle, Director of Motor Carrier Branch, Transport Canada: Yes, many newspaper articles have been printed that fall on both sides of the issue. Unfortunately, we don't get enough of the positive ones here in Canada because the trucking industry has no interest in showing those to us. If you look at the source of the information given to the journalists, and so on, who write those articles, it is almost always someone from a trucking association somewhere in the United States.

The shippers groups, and governments, both state and federal, support the deregulation. They all say it has been a success. The trucking industry is still lobbying, saying that safety has gone by the boards. But even in that area, if you examine the statistics carefully, and examine them from an unbiased point of view, you will find that the statistics show there are no more accidents, no more fatalities, no more injuries on the U.S. highways today than there were, say, ten years ago. The actual fluctuations in the accident rates are very closely tied to the industrial activity in the United States, and during 1981 and 1982 when they had their most recent recession the rate of accidents was quite a bit lower than, say, in 1977-78. But most of the statistics that will be quoted to you will be based on 1981 or 1982, and they will say that in 1985 there was a terrible increase, but they don't look back far enough to see the cycles in the thing, and in effect the rates now are lower than they were in 1977-78.

Senator Davey: The publications I was referring to were American publications.

Mr. Pringle: Yes.

Senator Stollery: I have a supplementary question. Is there a comparison between the accident rates in the United States and the accident rates in Canada?

Mr. Pringle: Unfortunately, our statistics in Canada are not good. That does not mean to say that we don't have accidents or that we don't have a better rate of accidents than in the United States. We just don't know.

Senator Stollery: So you could have a worse rate of accidents?

Mr. Pringle: We could have but I doubt that very much. The only thing that would contribute to that would be our climate.

Senator Stollery: Or that we are worse or better drivers?

Mr. Pringle: I was about to expand on that.

Senator Stollery: What about speed limits? They have a lower speed limit than we do.

Mr. Pringle: Not any more. They recently raised it to 65 miles an hour. With respect to their licensing process in the United States, I believe there are 19 states that allow a truck driver to drive the heaviest truck on the highway if he has a licence to drive an automobile. No further test is required. There are other states that give a different licence but they don't give a different test. So here in Canada for the last 15 years we have required a truck driver to demonstrate that he

[Traduction]

M. John Pringle, directeur des transports routiers, Transports Canada: Oui, en effet de nombreux articles de journaux ont paru cet automne, tantôt pour, tantôt contre. Malheureusement, nous ne recevons pas suffisamment ici au Canada d'articles favorables parce que l'industrie du camionnage n'a aucun intérêt à nous les montrer. Vous verrez que c'est presque toujours un membre de l'Association du camionnage des États-Unis qui a fourni les renseignements aux rédacteurs de ces articles.

Les groupes d'expéditeurs et les gouvernements, tant au niveau des États que de l'administration fédérale, appuient la déréglementation qui, pour tous, est un franc succès. L'industrie du camionnage exerce toujours des pressions, pour faire valoir que la sécurité a disparu. Mais même dans ce domaine, si vous examinez attentivement les données statistiques sans parti pris, vous découvrirez qu'il n'y a pas plus d'accidents ni plus de décès, ni plus de blessures sur les autoroutes américaines aujourd'hui qu'il y a dix ans. Les fluctuations réelles du taux des accidents sont très étroitement liées à l'activité industrielle des États-Unis, et en 1981 et 1982, année de la plus récente récession dans ce pays, le taux des accidents a été légèrement inférieur à celui de 1977-1978 par exemple. Mais toutes les données statistiques qui vous seront citées seront fondées sur 1981 ou 1982, et révéleront qu'en 1985 il y a eu une augmentation considérable, mais elles ne remontent pas suffisamment loin pour décrire l'ensemble des cycles et, en fait, maintenant, les taux sont inférieurs à ceux de 1977-1978.

Le sénateur Davey: Je faisais allusion à des publications américaines.

M. Pringle: Oui.

Le sénateur Stollery: J'ai une autre question à poser. Y a-t-il une comparaison entre le taux des accidents des États-Unis et celui du Canada?

M. Pringle: Malheureusement, nous n'avons pas de bonnes données statistiques au Canada. Évidemment, cela ne veut pas dire que nous n'avons pas d'accidents ou que nous n'avons pas un meilleur taux d'accidents qu'aux États-Unis. Nous ne savons pas tout simplement.

Le sénateur Stollery: Nous pourrions donc avoir un taux des accidents pires?

M. Pringle: C'est possible, mais j'en doute fort. La seule chose qui l'expliquerait serait notre climat.

Le sénateur Stollery: Ou nos talents de conducteurs?

M. Pringle: J'allais en parler.

Le sénateur Stollery: Et les limites de vitesse? Elles sont plus basses aux États-Unis.

M. Pringle: Plus maintenant. Elles ont été portées à 65 miles à l'heure. Quant à la délivrance de permis aux États-Unis, je crois que dans 19 États, on permet à un camionneur de conduire son véhicule sur les autoroutes même s'il n'a qu'un permis de conducteur d'automobile. On ne lui fait pas passer d'autres examens. D'autres États délivrent un permis de chauffeur sans pour autant faire subir des examens différents. Ici au Canada, depuis 15 ans, nous exigeons qu'un camionneur

[Text]

can drive a large truck before we have given him a licence to drive that truck. His licence is qualified to that truck.

Senator Stollery: But basically you really don't know if in fact the safety record in Canada is any better or any worse?

Mr. Pringle: No, I must admit that the statistics here are not all that great.

Senator Stollery: Well, that's great.'

Mr. Pringle: I would say, though, that everyone agrees that the person behind the wheel is the most significant factor.

Senator Stollery: What do the insurance companies say? Don't the insurance companies keep statistics?

Mr. Pringle: Unfortunately, they don't either.

Senator Stollery: In other words, the premium that a truck company pays for its insurance rates in Canada is not based on any statistical evidence?

Mr. Pringle: Well, during the insurance crisis about two years ago we found that to be true, yes.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I don't know what the time constraints on the minister are.

Mr. Crosbie: I am supposed to leave the Ottawa airport at 11.30. It is now 11.15. I am afraid I am going to have to ignore the speed limit, but one more question will be fine.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): My question relates to air transportation and it is the provision with regard to licensing domestic services in Canada, the provision that the applicant is a Canadian. There has been a good deal of discussion in a Senate committee about the proposed takeover by Amoco of Dome Petroleum. The situation with regard to air transport seems to be much more stringent in that in order to obtain a domestic licence the applicant has to be a Canadian. There seems to be two different sets of rules here. Amoco Canada conceivably could convince the government to allow it to buy out Dome Petroleum as being in the national interest, but there is a flat prohibition in here which, as I interpret it, would make it impossible for, let us say, United Airlines to obtain a licence to operate all or part of Canadian Airlines or all or part of Air Canada if it were privatized. Why is air transportation more important to Canadians than oil and gas so that there has to be this special provision in here so market forces are not allowed to operate freely with regard to licensing domestic carriers?

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, that is a reflection of the fact that in almost every country the air industry has been treated this way. We would not propose to change ours unless other countries were changing theirs. It is really tit for tat. It is not based on any particular philosophy of the aviation industry, but it is just that the Americans are very protective of the cabotage in the U.S. in the marine area.

[Traduction]

prouve qu'il peut conduire un gros camion avant de lui délivrer un permis comme tel. Le permis lui est délivré pour la conduite d'un camion en particulier.

Le sénateur Stollery: Mais essentiellement, vous ne savez pas si la sécurité est mieux ou moins bien assurée au Canada?

M. Pringle: Non, je dois admettre que les données statistiques ne sont guère éloquentes à cet égard.

Le sénateur Stollery: Bien, c'est magnifique!

M. Pringle: Tout le monde reconnaît que le conducteur est le facteur le plus important.

Le sénateur Stollery: Qu'en disent les compagnies d'assurance? Ne tiennent-elles pas des données statistiques?

M. Pringle: Elles non plus, malheureusement.

Le sénateur Stollery: Autrement dit, la prime que paie une société de camionnage pour s'assurer au Canada n'est pas fondée sur une réalité statistique?

M. Pringle: Bien, au cours de la crise qu'ont connu les assurances il y a environ deux ans, c'est ce qui est ressorti en effet.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne sais pas à quel point le ministre est pressé par le temps.

M. Crosbie: Je suis censé quitter l'aéroport d'Ottawa à 11 h 30. Il est maintenant 11 h 15. Je devrai donc passer outre aux limites de vitesse, mais je puis encore répondre à une autre question.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ma question a trait au transport aérien et elle vise la disposition relative à la délivrance de licence à des services intérieurs au Canada, et plus particulièrement à la disposition selon laquelle le requérant doit être canadien. Le rachat de Dome Petroleum par Amoco a suscité beaucoup d'émoi au sein d'un comité sénatorial. Dans le domaine du transport aérien, il semble que les normes soient beaucoup plus sévères, car pour obtenir une licence intérieure, le requérant doit être canadien. Il semble que les mêmes règles ne s'appliquent pas toujours ici. De toute évidence, Amoco Canada pouvait convaincre le gouvernement de l'autoriser à acheter Dome Petroleum parce qu'il en allait de l'intérêt national, mais il y avait une interdiction juridique qui, si j'interprète bien la loi, empêcherait United Airlines, par exemple, d'obtenir une licence pour exploiter en tout ou en partie des compagnies aériennes canadiennes ou Air Canada, si cette dernière était privatisée. Pourquoi, aux yeux des Canadiens, le transport aérien est-il plus important que le pétrole et le gaz naturel, au point même qu'il doive y avoir cette disposition spéciale ici pour empêcher les forces du marché de s'exercer librement lorsqu'il s'agit de délivrer des licences aux transporteurs nationaux?

M. Crosbie: Monsieur le président, c'est simplement parce que dans la plupart des pays, l'industrie aéronautique est ainsi traitée. Nous ne songerions pas à changer notre façon de faire à moins que d'autres pays n'en fassent autant. C'est donnant donnant. Ce n'est nullement fondé sur une vue particulière de l'industrie de l'aviation; c'est simplement que les Américains protègent le cabotage aux États-Unis dans le domaine maritime.

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So there is a different philosophy operating there from the market forces philosophy.

In the definition of "Canadian", it says:

"Canadian" means a Canadian citizen or a permanent resident . . . or entity that is controlled in fact by Canadians and of which at least seventyfive per cent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests are owned and controlled by Canadians;

Why is there the provision that the Governor in Council may lower the percentage below 75 per cent, without any bottom to that? There is no limitation here. The Governor in Council could say 65 or 55 or 45 per cent. Why the 75 per cent and why no bottom on what the Governor in Council, in its discretion, may do?

Mr. Crosbie: The Governor in Council will still be circumscribed by the fact that it is controlled, in fact, by Canadians. In giving the Governor General the right to reduce it from 75 per cent, the Governor in Council could not reduce it below the control, in fact, by Canadians, which would be 50 per cent plus 1 per cent.

This clause was changed by the committee to make it clear that it had to be controlled by Canadians. The Governor in Council's discretion is still circumscribed.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There is a distinction between controlled, in fact, by Canadians and, if we continue down to the bottom of the page, ownership, and if the voting interests are owned and controlled by Canadians. There seems to be a distinction in the definition between controlled, in fact, and owned and controlled.

Mr. Crosbie: As you know, you can own something without controlling it, as well. I mean, you can give up your control over it. That is why it says owned and controlled.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Therefore, "controlled in fact," means one thing, and "owned and controlled by Canadians" means something else?

Mr. Crosbie: I would say so, yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I do not want to deter the minister now on this point, but I will want to ask more questions for clarification on that later on.

Mr. Crosbie: I am sure Mrs. Bloodworth will be ready to answer those questions for you. As you know, she is legal counsel to the CTC.

Senators, I am sorry that I have to leave before we are really finished, but perhaps I will see you again before the summer is out.

Senator Graham: Perhaps the minister would entertain one quick snapper.

Mr. Crosbie: Yes.

Senator Graham: Mr. Chairman, privatization with respect to Air Canada has been mentioned for quite some time. Senior

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce n'est donc pas l'interaction des forces du marché qui entre en ligne de compte.

La définition de «Canadien» est la suivante:

«Canadien» Citoyen canadien ou résident permanent . . . ou administrations publiques du Canada ou leurs mandataires et les personnes morales dont au moins soixante-quinze pour cent, ou tel pourcentage inférieur des actions assorties du droit de vote désigné par règlement du gouverneur en conseil sont, conformément à ces règlements, détenues ou contrôlées par des Canadiens.»

Pourquoi est-il prévu que le gouverneur en conseil peut abaisser le pourcentage au-dessous de 75 p. 100, sans limite? Il n'y a aucune limite ici. Le gouverneur en conseil pourrait dire 65 ou 55 ou 45 p. 100. Pourquoi a-t-on choisi 75 p. 100 et pourquoi la discrétion du gouverneur en conseil n'est-elle pas délimitée?

M. Crosbie: Le gouverneur en conseil sera limité étant donné que le contrôle de fait sera exercé par des Canadiens. Même si le gouverneur général peut abaisser le taux en-dessous de 75 p. 100, il ne pourrait le réduire en-deçà du contrôle de fait que peuvent exercer les Canadiens et qui est de 50 p. 100 plus 1 p. 100.

Cet article a été modifié par le comité pour bien préciser que le contrôle devrait être exercé par des Canadiens. La discrétion du gouverneur en conseil est toujours circonscrite.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Dire contrôlés de fait par des Canadiens et, si nous allons jusqu'au bas de la page, possédés n'est pas la même chose que dire que les actions assorties du droit de vote sont détenues et contrôlées par des Canadiens. Il semble y avoir une distinction dans la définition entre «contrôle de fait», et «détenues et contrôlées».

M. Crosbie: Comme vous le savez, il est possible également de posséder quelque chose sans en avoir le contrôle. Je veux dire qu'on peut renoncer à le contrôler. C'est pourquoi on dit «détenues et contrôlées».

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Par conséquent, «contrôlées de fait» signifie une chose et «détenues et contrôlées par des Canadiens» signifie autre chose?

M. Crosbie: Je dirais que oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne veux pas effrayer le ministre maintenant, mais je souhaite lui poser plus de questions plus tard.

M. Crosbie: Je suis sûr que M^{me} Bloodworth se fera un plaisir de répondre à ces questions. Comme vous le savez, elle est conseillère légiste auprès de la Commission des transports.

Sénateurs, je suis désolé de devoir partir avant que nous ayons vraiment terminé, mais peut-être aurons-nous le plaisir de nous revoir avant la fin de l'été.

Le sénateur Graham: Le ministre pourrait peut-être ajouter un mot ou deux.

M. Crosbie: Oui.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, la privatisation d'Air Canada revient sur le tapis souvent depuis quelque

[Text]

officials of Air Canada, we understand from the public press, have been advocating the privatization of Air Canada.

Would the Minister of Transport share with us his views on that subject?

Mr. Crosbie: As you know, this is a matter that is now before the cabinet. Therefore, I have to be circumspect, as always.

As I have said before, and I have no hesitation in saying it again, I can see no public policy purpose served by Air Canada being owned by the government. Canada now has at least three air transportation companies that can provide national service. We have dozens and dozens of air transportation companies that can provide good regional service. It is difficult to see why the government needs to own Air Canada any longer.

There may be political reasons or Canadians might want the government to continue to own an airline company for reasons of prestige or pride or indefinite things of that nature. We can control the whole transportation area without owning any companies. We do not need to own Air Canada to control and regulate the air industry.

It is simply a question, in my mind, of philosophy as to whether a government wants to own things or does not want to own things. Whether or not the government owns Air Canada will not improve our air system. In the beginning it might have been necessary to have a national air service. That is my own personal opinion.

The decision as to whether we should go ahead now has not yet been made. Of course, the management of Air Canada is quite keen; a lot of their employees are quite keen. It is a fact that they will have to raise a lot of capital in the future and, as you know, we have enough to raise for government's own direct purposes. All of those things have to be weighed, senator. That is my own view. I have no philosophical hangups about this.

As you know, British Airways has been privatized. There are a number of what we think of as government airlines that are practically owned by the public, including Japan Airlines and KLM. There are quite a few of them. However, there is no final decision made yet. The resolution of support from this committee would doubtless have quite a persuasive effect.

Thank you very much, senator. It is an interesting area. I am sure the bill can only benefit from all this scrutiny.

The Chairman: We have another witness: Mr. William McDaniel, sales representative from Van-Kam Freightways Ltd.

Mr. William McDaniel, Sales Representative, Van-Kam Freightways Ltd.: Mr. Chairman and committee members, I represent Van-Kam Freightways Ltd. We are a B.C.-owned

[Traduction]

temps. Les dirigeants de cette société, nous l'avons appris par la presse, préconisent cette mesure.

Le ministre des Transports pourrait-il nous dire ce qu'il en pense?

M. Crosbie: Comme vous le savez, cette affaire a maintenant été portée à l'attention du cabinet. Par conséquent, je me dois d'être circonspect, comme toujours.

Comme je l'ai déjà dit, et je le répète sans hésitation, je ne vois pas en quoi le fait que le gouvernement possède Air Canada puisse servir l'intérêt public. À l'heure actuelle, il y a au Canada au moins trois transporteurs aériens capables d'assurer un servi national et des douzaines d'autres petits qui desservent très bien les régions. Je vois mal pourquoi le gouvernement devrait demeurer plus longtemps propriétaire d'Air Canada.

Il y a peut-être des raisons politiques, ou bien les Canadiens souhaitent peut-être que le gouvernement continue d'exploiter une compagnie aérienne pour des raisons de prestige ou de fierté ou, enfin, pour des raisons de cet ordre. Mais le gouvernement pourrait contrôler tout le secteur des transports sans posséder aucune compagnie. Il n'a pas besoin d'être propriétaire d'Air Canada pour contrôler et réglementer l'industrie des transports aériens.

Dans mon esprit, c'est une simple question de principe. Il s'agit de savoir si le gouvernement tient ou non à être propriétaire. Qu'Air Canada appartienne ou non au gouvernement n'améliorera pas les transports aériens dans notre pays. Au début, c'était peut-être essentiel pour assurer un service de transport aérien national. Ce que j'en dis, c'est mon opinion personnelle.

Nous n'avons pas encore décidé s'il vaut mieux vendre maintenant. Évidemment, la direction d'Air Canada a hâte de savoir, tout comme un grand nombre de ses employés. Il est vrai que la compagnie va avoir besoin de capitaux considérables et, comme vous le savez, nous arrivons déjà assez difficilement à en amasser suffisamment pour répondre aux besoins directs du gouvernement. Tout cela doit être bien pesé, sénateur. C'est mon avis. Je ne vois aucun obstacle de principe à cette opération.

Comme vous le savez, la British Airways a été privatisée. Il existe un certain nombre de compagnies aériennes que nous considérons comme des sociétés d'État qui appartiennent en pratique au public, notamment Japan Airlines et KLM. Il y en a très peu. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas encore pris la décision finale. Si votre comité adoptait le projet de loi, cela aurait certainement un effet persuasif.

Je vous remercie beaucoup, sénateur. C'est le domaine intéressant. Je suis certain que le projet de loi ne peut que sortir amélioré de cet examen exhaustif.

Le président: Nous avons un autre témoin à entendre. Il s'agit de M. William McDaniel, représentant de commerce de Van-Kam Freightways Ltd.

M. William McDaniel, représentant de commerce, Van-Kam Freightways Ltd.: Monsieur le président et messieurs les membres du comité, je représente la société Van-Kam Freightways Ltd., société canadienne établie en Colombie-Britanni-

[Text]

and operated company and are the largest general freight carrier in the province of British Columbia.

I would like you to bear in mind that the video cassette that you are receiving at this time was prepared for the provincial government. So it will be addressing the government at that level. We did not have time to prepare one for the Senate or for this meeting.

The general thrust that we are putting forth in that 11-minute video is, in effect, that we are opposing certain aspects of deregulation based on studies that our company has done in the United States. The content of the tape includes personal interviews with key people in various states of the United States who were involved in the actual deregulation process as well as law enforcement agencies in the State of California. I believe the tape will speak for itself.

We are also in the process of putting together a longer and more complete video presentation and we hope to have that out soon, by late summer.

The Chairman: I should interrupt, honourable senators, to inform you that arrangements have been made to show this videotape on the television on the Senate network at 2 o'clock this afternoon.

Senator Stewart: Mr. Chairman, unfortunately, the content of the tape will not appear in the record and I think it would be useful if we could have a summary of the thesis or message which is conveyed by the tape which, as the witness has said, is based on field research in the United States. I wonder if the witness could provide us with a summary statement now.

The Chairman: the cassette itself will be part of the record of this committee.

Senator Stewart: But it will be very difficult for people reading the record, and I suspect that most of our audience will be readers. I think that either now or at some other time the witness should provide us with a page or two stating what the message of the tape is.

Mr. McDaniel: That is not a problem at all. I should apologize for not being as prepared as I would have liked to have been. I did not expect to attend this meeting today.

Senator Stollery: I would like to raise a point of order. I arrived here at just a couple of minutes past 10 o'clock and I am curious as to how the committee will proceed over the next few days. Have I missed something?

The Chairman: The future of the committee will be discussed at 11:30, in camera, of course.

Mr. McDaniel: In response to our member, Mr. Crosbie, we have pointed out that we are also of the opinion that the transportation industry is the backbone of economic development in Canada. We disagree with the fact that all shippers are in favour of deregulation. I believe that, perhaps, certain members of the government are bending because of pressure from large shippers.

[Traduction]

que, et nous sommes le plus important entrepreneur de transport de la province.

je vous demanderai de ne pas oublier que la cassette magnétoscopique que vous venez de recevoir a été réalisée à l'intention du gouvernement provincial. C'est donc à lui qu'elle s'adresse. Nous n'avons pas eu le temps d'en réaliser une autre pour le Sénat ou pour votre comité.

En général, je peux résumer cet enregistrement de 11 minutes en disant qu'en fait, nous nous opposons à certains aspects de la réglementation à la lumière d'études que notre société a faites aux États-Unis. L'enregistrement présente notamment des entrevues privées avec des personnalités de divers États américains qui ont participé à la déréglementation et avec des membres des organismes d'exécution de l'État de la Californie. Je crois que l'enregistrement se passe de commentaires.

Nous travaillons actuellement à la réalisation d'un exposé magnétoscopique plus long et plus complet que nous espérons terminer très bientôt, d'ici la fin de l'été.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur. Honorables sénateurs, je dois vous informer que des dispositions ont été prises pour le visionnement de cet enregistrement magnétoscopique sur le réseau du Sénat, à 14 heures, cet après-midi.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, le texte de l'enregistrement n'apparaîtra malheureusement pas dans le compte rendu de la séance et je crois qu'il serait utile que le témoin nous résume la thèse qui y est exposée et qui, comme le témoin l'a dit, est basée sur des recherches effectuées aux États-Unis. Le témoin pourrait-il nous faire ce résumé maintenant?

Le président: La cassette elle-même sera annexée au compte rendu de nos délibérations.

Le sénateur Stewart: Mais cela n'aidra aucunement à sa lecture et je crois que ceux qui s'intéressent à vos travaux sont pour la plupart des lecteurs. Donc, à mon avis, le témoin devrait nous fournir, maintenant ou plus tard, un résumé d'une page ou deux sur le message que contient l'enregistrement.

Mr. McDaniel: Cela ne pose aucun problème. Je ne suis pas aussi bien préparé que j'aurais voulu l'être et je vous demande de m'en excuser. Je ne m'attendais pas à témoigner aujourd'hui.

Le sénateur Stollery: J'invoque le Règlement. Je suis arrivé ici quelques minutes après 10 heures et je suis curieux de savoir comment le comité va organiser ses travaux au cours des quelques prochains jours. Ai-je manqué quelque chose?

Le président: Nous discuterons de tout cela à 11 h 30, à huis clos, évidemment.

Mr. McDaniel: En réponse à M. Crosbie, nous avons souligné que nous croyons également que l'industrie du transport est l'épine dorsale du développement économique au Canada. Nous ne souscrivons pas au point de vue selon lequel tous les expéditeurs sont en faveur de la déréglementation. Je crois que, peut-être, certains membres du gouvernement cèdent à cause des pressions des principaux expéditeurs.

[Text]

These small shippers, in our belief, will not benefit from deregulation. In fact, they will, in some cases, by subsidizing the low freight costs of large shippers. In terms of small shippers, I am talking about the shippers who serve the corner store or the repair shop with two or three employees who have to get a motor from point A to point B overnight. He will be subsidizing the low rates experienced by the major shippers who have the clout to lobby the carriers in order to gain those low rates.

In our opinion deregulation did not work in the United States. California adopted a bill in April of 1986 to commence reregulating their transportation industry. In Wisconsin, the Transportation Commission has admitted that deregulation has caused some deficiencies in their transportation industry.

Mr. Crosbie mentioned that he is not aware of any problems in the United States. We will certainly make a point of getting to him some literature that we have because there seems to be conflicting stories.

Perhaps I might read from a letter which I will submit as evidence. This letter is written by the Commissioner of Transportation in the State of Wisconsin to the Commissioner for the State of Washington. It states:

Since we have been such a strong supporter of the Trucking Deregulation Act of 1985, I would like to take this opportunity to share with you some of the results of deregulation in Wisconsin.

Deregulation has not been the success that many had anticipated. Most rural areas have suffered under this law. The truck service, and especially the bus service to these areas, has been drastically reduced. My office has received numerous complaints from rural shippers concerning the sporadic service, late shipments and general unavailability of many Wisconsin truckers.

The argument often used by the truckers is that service cannot be provided to these rural areas at a profit.

I will give you a copy of that letter.

The State of Nevada is presently controlling rates and entry. The reason they are doing this is that they feel it is the only way they can guarantee adequate service to their smaller communities. Nevada is unique in that they have two major centres. There, again, deregulation will benefit the major centres, the major shippers; but, in our opinion, the rural areas will suffer.

A news clipping indicates that Greyhound in 1985 bragged about how they had cut out service to over 90 communities in Florida. Deregulation was passed in that state.

I believe that just recently the U.S. Senate warned the airline industry in the United States to either clean up its act or they will reimpose regulations.

Is deregulation working in the United States? We believe that the strong public interest in having a safe, dependable,

[Traduction]

Selon nous, les petits expéditeurs ne bénéficieront pas de la déréglementation. En fait, certains d'entre eux subventionneront les faibles taux de transport pour les grands expéditeurs. Quand je parle de petits expéditeurs, je veux dire ceux qui approvisionnent le magasin du coin ou l'atelier de réparation avec deux ou trois employés et qui doivent effectuer un transport du point A au point B pendant la nuit. Elles subventionneront les faibles taux pour les grands expéditeurs qui exercent des pressions auprès des transporteurs pour obtenir des taux peu élevés.

Nous estimons que la déréglementation a été un échec aux États-Unis. La Californie a adopté en avril 1986 un projet de loi pour rétablir la réglementation de l'industrie du transport. Au Wisconsin, la Commission des transports a reconnu que la déréglementation a causé certaines lacunes dans l'industrie du transport.

M. Crosbie a déclaré qu'il n'avait eu connaissance d'aucun problème aux États-Unis. Nous lui ferons parvenir de la documentation à ce sujet, car il semble qu'il y ait des versions contradictoires.

Je me permettrai de citer un extrait d'une lettre adressée par le commissaire des transports de l'État du Wisconsin au commissaire de l'État de Washington. Il déclare:

Étant donné que nous avons appuyé résolument la *Trucking Deregulation Act* de 1985, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous faire part de certains des résultats de la déréglementation au Wisconsin.

La déréglementation n'a pas donné tous les résultats escomptés. La plupart des régions rurales en ont souffert. Les services de camionnage et en particulier les services d'autobus y ont été considérablement réduits. Mon bureau a reçu de nombreuses plaintes de la part d'expéditeurs ruraux concernant l'irrégularité du service, les retards d'expédition et le manque de disponibilité de nombreux camionneurs au Wisconsin.

Les camionneurs font valoir qu'ils ne peuvent desservir les régions rurales de façon rentable.

Je vous donnerai une copie de cette lettre.

L'État du Nevada procède actuellement à un contrôle des taux et des entrées, parce que les autorités estiment que c'est la seule façon de garantir une qualité de service suffisante aux petites collectivités. Le Nevada est un cas unique dans la mesure où on y trouve deux grands centres. Là encore, la déréglementation profitera à ces deux centres, aux grands expéditeurs; mais à notre avis, les régions rurales en souffriront.

D'après une coupure de presse, la compagnie Greyhound s'est vantée en 1985 d'avoir supprimé ses services dans quelque 90 collectivités en Floride. La déréglementation était en vigueur dans cet État.

Je crois que tout récemment le Sénat américain a prévenu l'industrie des compagnies aériennes des États-Unis de mettre de l'ordre dans ses affaires, sinon la réglementation serait rétablie.

Est-ce que la déréglementation fonctionne aux États-Unis? Nous croyons que l'intérêt marqué du public pour un système

[Text]

adequate and nondiscriminatory forhire transportation system in Canada does not warrant returning to a deregulated industry.

I have two questions I want to put to you for thought. Why was the transportation industry in Canada regulated in the first place? Why is the State of California reregulating its transportation industry? Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McDaniel.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): As I understand it, VanKam Freightways Limited is a large and successful company.

Mr. McDaniel: We are a privatelyowned company. I would question the fact as to whether we are large. We are not as large as CP Transport. We operate 11 freight terminals in the Province of British Columbia and we are the largest general freight carrier in that province.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): How do you think deregulation is going to affect the business prospects of your company? You are obviously uneasy. You feel that there is going to be intense competition. Am I correct in thinking that what you anticipate is that some of your more profitable services or lines will be taken away by much larger national or international carriers and that you will be left, if you can survive, with the small and more rural portions of the clientele which you now serve; is that a fair summary? I am not from British Columbia but I am trying to guess what you are afraid of?

Mr. McDaniel: I am not afraid.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Well, uneasy.

Mr. McDaniel: Your assumptions are very close. Deregulation will mean some adjustments to our company and, in fact, we are in the process of investing money in the California transportation industry because we find it to be a more stable environment in which to operate. As deregulation dismembers the industry as we know it today, we will continue making whatever moves are necessary to provide a profit level that is acceptable and which we feel is required to operate a safety efficient transportation system.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Why is your profit level going to go down in British Columbia under deregulation? Let us get at it that way. Can you be specific?

Mr. McDaniel: Yes. Larger companies come in with what we call predatory ratecutting practices. The rate structure in the southern part of British Columbia at this time is about 35 per cent to 40 per cent below what they were two years ago. The reason is that in anticipation of total deregulation, the Motor Carrier Commission has relaxed its entry rules somewhat and has created a more competitive atmosphere. The atmosphere that exists now is, I think, acceptable in one way. I think that the blue collar workers in the industry will be feeling the effects of those reduced rates in negotiations in connec-

[Traduction]

de transport sûr, fiable, efficace et non discriminatoire au Canada commande de ne pas revenir à la déréglementation.

J'ai deux questions à formuler. Pourquoi l'industrie des transports au Canada a-t-elle été réglementée au départ? Pourquoi l'État de la Californie rétablit-il la réglementation de l'industrie des transports? Merci.

Le président: Merci, monsieur McDaniel.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois comprendre que la société Van-Kam Freightways Limited est une entreprise importante et prospère.

M. McDaniel: Notre société est une entreprise privée. Je ne suis pas certain que ce soit une grosse entreprise; tout au moins pas autant que le Canadien Pacifique. Nous exploitons 11 terminus de marchandises en Colombie-Britannique et nous sommes le plus important transporteur général de marchandises de la province.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Dans quelle mesure la déréglementation affectera-t-elle les débouchés commerciaux pour votre entreprise? Vous semblez de toute évidence inquiet. Vous vous attendez à une concurrence intense. Est-il vrai que vous craignez que certains de vos services ou lignes les plus rentables vous seront prises par les transporteurs nationaux et internationaux plus importants et qu'il vous restera seulement, si vous parvenez à survivre, une partie de la clientèle, principalement dans les régions rurales que vous desservez déjà; est-ce exact? Je ne suis pas de la Colombie-Britannique, mais je tente de me faire une idée de vos craintes?

M. McDaniel: Je n'ai aucune crainte.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous êtes mal à l'aise.

M. McDaniel: Vos hypothèses sont très près de la vérité. La déréglementation forcera notre société à effectuer certains rajustements et, de fait, nous procédons actuellement à des immobilisations dans l'industrie des transports de la Californie car nous estimons que le marché y est plus stable. À mesure que la déréglementation désorganisera l'industrie telle que nous la connaissons actuellement, nous continuerons de prendre les mesures qui s'imposent pour nous assurer un seuil de rentabilité acceptable et nécessaire à l'exploitation d'un système de transport efficace et sûr.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Pourquoi la déréglementation va-t-elle entraîner une baisse de vos profits en Colombie-Britannique? Abordons la question sous cet angle. Pouvez-vous nous donner des précisions?

M. McDaniel: Oui. Les grosses compagnies ont recours à ce que nous appelons des pratiques rapaces pour réduire les taux. La structure de taux dans le sud de la Colombie-Britannique à l'heure actuelle est d'environ 35 à 40 p. 100 inférieure à ce qu'elle était il y a deux ans. C'est qu'en prévision de la déréglementation totale, la Motor Carrier Commission a assoupli les règles d'entrée et a créé un contexte plus favorable à la concurrence. Les conditions actuelles sont, à mon avis, acceptables dans un certain sens. Je crois que les cols bleus de l'industrie ressentiront les effets de la réduction des taux dans les négocia-

[Text]

tion with wages, and so forth. That, I think, is why we have lower rates in British Columbia today.

Senator Graham: Could the witness tell us a little more about his company? It is the largest transport company in British Columbia. What does that mean in terms of size? How many employees do you have, for instance?

Mr. McDaniel: You cannot say that it is the largest transport company but the largest general freight carrier. We operate approximately 200 pieces of equipment and we employ about 400 people.

Senator Graham: You said that all shippers are not in favour of deregulation.

Mr. McDaniel: No, I did not say that. I said they will not all benefit.

Senator Graham: I took it down. No doubt the blues will indicate that that is the statement you made, namely, that all shippers are not in favour of deregulation. We have been led to believe that shippers generally are in favour; but you are saying that all shippers are not in favour.

Mr. McDaniel: I am sorry, I should not have said that, if I did say that. The shippers, I would guess, are under the impression that deregulation will bring them lower rates. The studies we have done indicate that the only shippers that will realize those lower rates will be the big shippers; and the small shippers will not we will be subsidizing. To get a truck from point A to point B requires so many dollars of revenue; and if it is half full from the big shipper and half full from the small shippers, the total load must equal so many dollars; and the harder the big shipper lobbies to lower his rate in the front half of the truck, the higher the rate that has to go on the back half to give us our total dollar value for that load. That is the workings of it.

Senator Graham: Do you operate in other parts of Canada?

Mr. McDaniel: British Columbia only.

Senator Graham: And you are probably associated, in some kind of association, with other people involved in the movement of freight, in other parts of Canada.

Mr. McDaniel: How do you mean?

Senator Graham: Well, with the Canadian Transport Association or

Mr. McDaniel: No, we are not a member of any association.

Senator Graham: Do conditions vary? Are you talking only about British Columbia, or do you have any knowledge of similar conditions in other parts of Canada?

Mr. McDaniel: I do not think it would be fair for me to comment on any other province.

Senator Graham: You say that California is reregulating . . .

[Traduction]

tions salariales, etc. C'est pour cette raison que nous avons des taux plus bas en Colombie-Britannique actuellement.

Le sénateur Graham: Le témoin pourrait-il nous en dire davantage au sujet de sa société? Est-ce la plus grosse société de transport de Colombie-Britannique? Quelle en est l'importance? Combien d'employés a-t-elle par exemple?

M. McDaniel: Ce n'est pas la plus importante entreprise de transport, mais le plus important transporteur général de marchandises. Nous possédons environ 200 pièces d'équipement et comptons environ 400 employés.

Le sénateur Graham: Vous disiez que tous les expéditeurs ne sont pas en faveur de la déréglementation.

M. McDaniel: Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'ils n'en bénéficieront pas tous.

Le sénateur Graham: Je l'ai noté. Les bleus indiqueront sans aucun doute que vous l'avez dit, c'est-à-dire que tous les expéditeurs ne sont pas en faveur de la déréglementation. Nous avons été amenés à croire que les expéditeurs y sont en général favorables mais vous dites que tous les expéditeurs ne le sont pas.

M. McDaniel: Je regrette, mais si j'ai dit cela je n'aurais pas dû. Je crois que les expéditeurs ont l'impression que la déréglementation leur permettra de bénéficier des taux plus bas. Les études que nous avons effectuées indiquent que les seuls expéditeurs qui pourront en bénéficier sont les grands expéditeurs; les plus petits ne le pourront pas, en fait ils subventionneront les plus gros. Il faut un certain niveau de recettes pour pouvoir déplacer un camion du point A au point B; et si le camion est rempli pour la moitié des marchandises d'un gros expéditeur et pour l'autre moitié des marchandises du petit expéditeur, la charge totale doit représenter une certaine valeur monétaire; et plus le gros expéditeur exerce de pressions pour pouvoir bénéficier de faibles taux, plus nous sommes obligés d'exiger des taux élevés du petit expéditeur pour nous assurer des recettes suffisantes. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

Le sénateur Graham: Avez-vous des activités dans d'autres régions du Canada?

M. McDaniel: Seulement en Colombie-Britannique.

Le sénateur Graham: Et vous êtes probablement associé de quelque façon à d'autres dans le domaine du transport de marchandises ailleurs au Canada.

M. McDaniel: Que voulez-vous dire?

Le sénateur Graham: Et bien, à l'Association canadienne des transports ou . . .

M. McDaniel: Non, nous ne sommes membre d'aucune association.

Le sénateur Graham: Les conditions varient-elles? Parlez-vous seulement de la Colombie-Britannique ou est-ce que vous connaissez les conditions qui prévalent dans d'autres régions du Canada?

M. McDaniel: Je ne pense pas être en droit de parler de la situation qui prévaut dans d'autres provinces.

Le sénateur Graham: Vous dites que la Californie revient à la réglementation . . .

[Text]

Mr. McDaniel: Yes.

Senator Graham: . . . or is in the process of reregulation, and that deregulation has not worked in the United States. Without going into extensive exposition, for all of the reasons, can you tell us, in a capsulized form, why that is so?

Mr. McDaniel: Why it is not working?

Senator Graham: Yes.

Mr. McDaniel: Higher accident rate; higher rates in rural areas; poorer service to rural areas; discriminatory practising—for example, small shippers subsidizing the big shipper. I think that's it, in a nutshell.

Senator Graham: Perhaps you could explain the "higher accident rate" to which you have alluded.

Mr. McDaniel: Equipment maintenance is reduced, and the profits of the transportation company are reduced.

Senator Davey: Are there not also a lot of flybynight companies that come into existence?

Mr. McDaniel: Through deregulation?

Senator Davey: Yes in California, for example.

Mr. McDaniel: Yes, and in British Columbia also.

Senator Davey: They would not maintain the safety standards; is that what you are saying?

Mr. McDaniel: Well, it is interesting. We have a Department of Transport scale just a block away from our terminal, that is designed to weigh and check trucks, and so on. Every trucker that comes into our city is aware that that scale opens at 7 and closes at 5, and if you would like to come in and deliver your load without getting your licensing or your truck checked, then just do it between those hours.

We appreciate that there should be tougher regulations on equipment maintenance; but it is difficult, I think, for the government to put enough people out there to police that. I do not think there are enough people there now to police it.

Senator Stollery: This is a very complicated bill, because you hop from rail transport to road transport to air transport, and so on. As we are on road transport, trucking, I was a bit surprised to learn that we are writing legislation even though we do not have the accident statistics which are as important as any that I can think of. That, of course, affects insurance rates. Having had a passing acquaintance with the taxi business in my career, I know that the biggest expense in the taxi business is the fact that you have to pay \$2,200 per year for insurance. That must also be important in the trucking business.

I was taken aback to learn that those tremendous insurance rates are not related statistically to accidents, according to the Department of Transport. Presumably our witness is an expert

[Traduction]

M. McDaniel: Oui.

Le sénateur Graham: Ou qu'elle est sur le point de le faire et que la déréglementation a été un échec aux États-Unis. Sans trop entrer dans les détails, pouvez-vous nous en donner les raisons en quelques mots?

M. McDaniel: Pourquoi la déréglementation ne fonctionne pas?

Le sénateur Graham: Oui.

M. McDaniel: À cause du nombre plus élevé des accidents; des taux plus élevés dans les régions rurales; de la détérioration de la qualité du service dans ces régions; des pratiques discriminatoires, notamment le fait que les petits expéditeurs subventionnent les plus gros. Je pense que la situation se résume à cela.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par «nombre plus élevé des accidents».

M. McDaniel: L'entretien du matériel est réduit, de même que les profits de la compagnie de transport.

Le sénateur Davey: Est-ce qu'on ne crée pas également beaucoup de compagnies qui travaillent la nuit?

M. McDaniel: Grâce à la déréglementation?

Le sénateur Davey: Oui, en Californie par exemple.

M. McDaniel: Oui, et en Colombie-Britannique aussi.

Le sénateur Davey: Ces compagnies ne se conformeraient pas aux normes de sécurité; est-ce ce que vous suggérez?

M. McDaniel: C'est un aspect intéressant. Il y a tout près de notre terminus une balance du ministère des Transports qui sert à peser et à vérifier les camions. Tous les camionneurs qui se rendent dans notre ville savent que ce poste est ouvert entre 7 heures et 17 heures, de sorte que s'ils veulent livrer leur marchandise sans avoir à faire vérifier leur licence ou leur camion, il leur suffit de passer pendant les heures de fermeture.

Nous sommes conscients qu'il devrait y avoir des règles plus rigoureuses en matière d'entretien de matériel; mais il est difficile pour le gouvernement d'affecter plus de monde à la surveillance. Je crois qu'il n'y a pas suffisamment de monde actuellement pour faire ce travail.

Le sénateur Stollery: Ce projet de loi est très compliqué, car vous passez du transport ferroviaire au transport routier et de là au transport aérien, et ainsi de suite. Puisque nous sommes dans le domaine du transport routier, plus précisément par camion, je dirais que j'ai été quelque peu surpris de voir que nous rédigeons un projet de loi alors que nous n'avons même pas de statistiques sur les accidents, lesquelles sont tout aussi importantes que n'importe quelle autre statistique. Le nombre d'accidents affecte évidemment les taux d'assurance. Je sais, pour m'être intéressé pendant un certain temps au transport par taxi, que les frais les plus importants pour ce type d'entreprise sont les primes d'assurance annuelles de 2 200 \$. J'imagine que ce facteur est également important dans le camionnage.

J'ai été déconcerté d'apprendre que les primes d'assurance mirobolantes ne sont pas statistiquement fondées sur le nombre d'accidents, selon le ministère des Transports. Je présume que

[Text]

on the effect which insurance rates have on the trucking industry. I realize that he does not have to worry about passengers, but it must be an important element of his business.

We heard this morning that we do not have any statistics on accident rates or safety rates in Canada. I guess our expert has said that two years ago the insurance industry had a crisis because basically its premiums were not related to the accident rate which is pretty incredible. Do you have any comment to make on that?

Mr. McDaniel: I think we would look forward to self-insurance.

Senator Stollery: Is insurance an important cost in your business?

Mr. McDaniel: Most definitely, yes. It is a large portion of our costs. Like any other business, it would be a fixed cost that is there, and you have to deal with it. Particularly in our industry, the volume of traffic fluctuates; if you have, say, 20 per cent of your fleet part of it with licence plates obviously you cannot run down to get a permit every time you want to move a trailer although some companies do operate that way the cost of insurance is definitely a factor, yes.

Senator Stollery: The insurance industry must have some cost statistics. The Minister of Transport, at least, does not have accurate comparative statistics. It is very clear that everyone is not in agreement. I am thinking of the testimony we had on the Shipping Act. As you have said, there is the problem of predatory pricing. There is the whole question, which is difficult for government, of finding out what is a fair price and what is a price that is meant to knock somebody out of business so that you can then raise the prices. That is what happened with air deregulation in the United States and that is why they have the chaos they have. I mean, it is no great mystery. Everybody knows that.

Now, in your specific case of trucking, it occurs to me—and I would like your observation on this—that as insurance is a major part of your business, but premiums are not necessarily based on statistical evidence of safety, I guess another trucking company wanting to cut in on your business would possibly be able to negotiate a better insurance rate only because of its size. Perhaps it has 500 trucks, so they get a better rate. The rate is not necessarily related to accidents, so we understand, so therefore they would have a competitive advantage on you because a large factor of their cost would be lower, but that factor would not be related to cost to the insurance company but could be related simply to the fact that the insurance company, for the size of the premium, would make a better deal for a company which has a larger number of trucks than for a company that has a lesser number of trucks.

My point is that one of the features in this very complex act is that we are talking about deregulating motor transportation, road transport, but without having one of the most important

[Traduction]

notre témoin est très au courant des répercussions que peuvent avoir les primes d'assurance sur l'industrie du camionnage. Même s'il n'a pas à se soucier des passagers, l'assurance doit occuper une place importante dans son entreprise.

Nous avons appris ce matin qu'il n'existe pas de statistiques sur les taux d'accident ou les taux de sécurité au Canada. Je crois que notre spécialiste a dit qu'il y a deux ans l'industrie de l'assurance a traversé une crise parce que, essentiellement, ses primes n'étaient pas fondées sur le taux d'accident, ce qui est tout à fait incroyable. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. McDaniel: Je pense que nous opérons avec plaisir pour l'auto-assurance.

Le sénateur Stollery: Est-ce que les assurances constituent un élément important des coûts de votre entreprise?

M. McDaniel: Certainement. Elles représentent une part importante de nos frais. Comme pour toute autre entreprise, les assurances représentent un coût fixe qu'il faut supporter. Dans notre industrie surtout, le trafic fluctue; si 20 p. 100 de la flotte est immatriculée, il est évidemment impossible de se précipiter pour avoir un permis chaque fois qu'on veut utiliser une remorque, même si certaines compagnies fonctionnent de cette façon. Le coût des assurances constitue certainement un facteur.

Le sénateur Stollery: L'industrie des assurances doit posséder certaines statistiques sur les coûts. Le ministère des Transports, du moins, n'a aucune statistique comparative précise. De toute évidence, tout le monde n'est pas d'accord. Je pense aux témoignages que nous avons entendus concernant la Loi sur la marine marchande. Comme vous l'avez dit, il y a le problème des pratiques rapaces en matière de prix. Il y a toute la question, difficile à trancher pour le gouvernement, de déterminer quel prix est légitime et quel prix risque de causer des faillites et permettre ainsi de hausser les prix. C'est ce qui s'est produit avec la déréglementation aux États-Unis qui a provoqué tant de confusion. En fait, ce n'est pas bien sorcier, tout le monde le sait.

Maintenant, dans le cas du camionnage, qui est votre secteur, il me semble—et j'aimerais avoir votre avis à ce sujet—qu'étant donné que les primes d'assurance sont un coût important pour vous, mais qu'elles ne sont pas nécessairement fixées en fonction des statistiques sur la sécurité, une autre compagnie de camionnage, désireuse de vous faire concurrence, pourrait réussir à obtenir un taux de prime plus avantageux uniquement parce qu'elle a une plus grosse flotte. Avec 500 camions, elle peut avoir droit à un meilleur tarif. Le tarif n'est pas nécessairement lié au nombre d'accidents, croyons-nous comprendre, et par conséquent une plus grosse entreprise serait avantagée par rapport à la vôtre étant donné qu'un poste important de son budget serait réduit; et ce poste ne serait pas établi en fonction de ce qu'il en coûte à la compagnie d'assurance, mais du montant total de la prime que toucherait la compagnie et qui serait plus élevé pour une compagnie ayant beaucoup de camions.

Cette loi très complexe porte sur la déréglementation du transport routier, mais, voilà, il nous manque des statistiques très importantes, celles qui permettent de comparer les États-

[Text]

statistics, the comparative statistics between the United States and Canada, because in Canada we apparently don't keep them. I guess that is a kind of long thought, but I would like to hear what you have to say about it.

Mr. McDaniel: I think they should perhaps start a book on who has an accident and when and why, sure.

Senator Stollery: How come they haven't, after all these years?

Mr. McDaniel: You would have to ask them. Maybe they did and it was too scary.

Senator Spivak: I would like to go back to what you said about who are the winners and losers in these regulations. You said that the small shippers will pay higher rates?

Mr. McDaniel: Yes.

Senator Spivak: And that blue collar workers will have greater difficulty negotiating higher wages. Is that what you said?

Mr. McDaniel: Yes.

Senator Spivak: Well, who are the winners? Are consumers not going to get reduced rates? Is this not going to be passed along to the consumers? Secondly, are there not going to more jobs because of increased competition? Thirdly, if there are more competing freight carriers, won't shippers be able to switch and choose? Won't they be able to get lower rates as a result of an increased number of carriers? I am interested in your analysis of that whole situation.

Mr. McDaniel: Just recently we had a carrier go broke in the province of British Columbia. It was a simple case of pieces of pie getting too small. There were too many carriers serving a particular area. It is our belief that, yes, there will be an influx of carriers and, yes, rates will go down and the major players in the game will gobble them up eventually, and once they do that they will increase rates. Did I answer your question? I think I missed part of it.

Senator Spivak: What about jobs, and what about rates to consumers, prices to consumers? Will companies pass those on?

Mr. McDaniel: I doubt it. I personally spoke with the owner of a company who has negotiated special rates with our company. His reason for having to negotiate a very competitive rate from my firm was that his industry was so competitive at this time. It was a very, very important part of his business that he have reduced freight rates in order that he could compete in today's markets in the sale of his goods. Once we completed negotiations I suggested to the fellow that now he should be able to be a little more competitive in his sales, and he replied, "No, no, I don't pass that on, that's pocket money."

That is an example of a business negotiating lower freight rates and not passing anything on to the consumer. We don't believe that will happen, and we have seen specific cases where it has not. They are taking advantage of the industry and the

[Traduction]

Unis et le Canada, parce qu'apparemment le Canada ne conserve pas ses données. Je crois en avoir dit beaucoup, mais j'aimerais entendre votre avis à ce sujet.

Mr. McDaniel: Je pense qu'on pourrait bien écrire un livre sur ceux qui ont des accidents, le moment où ils se produisent et les raisons assurément.

Le sénateur Stollery: Pourquoi ne l'a-t-on pas fait, depuis le temps?

Mr. McDaniel: IL faudrait poser la question aux intéressés. Peut-être a-t-on tenté de le faire, mais qu'on a constaté que les conclusions étaient trop inquiétantes.

Le sénateur Spivak: J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit au sujet de ceux que la réglementation favorise et ceux qu'elle désavantage. Vous avez dit que les petits expéditeurs paieraient des tarifs plus élevés?

Mr. McDaniel: Oui.

Le sénateur Spivak: Et les cols bleus auraient plus de mal à se négocier des salaires plus élevés. Est-ce bien ce que vous avez dit?

Mr. McDaniel: Oui.

Le sénateur Spivak: Et qui est avantagé? Les prix à la consommation ne vont-ils pas être plus bas? Les consommateurs ne vont-ils pas en profiter? Ensuite, n'y aura-t-il pas plus d'emplois vu la concurrence accrue? Puis, si la concurrence est plus vive entre les transporteurs, les expéditeurs n'auront-ils pas plus de choix? Ne pourront-ils pas obtenir des tarifs plus bas avec l'augmentation du nombre des transporteurs? J'aimerais connaître votre analyse de l'ensemble de la situation.

Mr. McDaniel: Tout récemment, un de nos transporteurs a fait faillite dans la province de la Colombie-Britannique, simplement parce que sa part du gâteau devenait trop petite. Il y a trop de transporteurs dans une région. Nous croyons en effet qu'il y aura augmentation du nombre des transporteurs et que les tarifs baisseront et que les plus grandes entreprises vont finir par absorber les plus petites pour ensuite augmenter leurs tarifs. Ai-je répondu à votre question? Je pense en avoir oublié une partie.

Le sénateur Spivak: Qu'en sera-t-il des emplois et des tarifs demandés aux consommateurs, des prix à la consommation? Les entreprises vont-elles en faire profiter les consommateurs?

Mr. McDaniel: J'en doute. J'ai discuté avec le propriétaire d'une entreprise qui a négocié des tarifs spéciaux avec la nôtre. Il l'a fait parce que son entreprise était très concurrentielle à ce moment-là. Il était vraiment très important pour lui d'avoir des tarifs de transport réduits pour pouvoir être concurrentiel sur les marchés où il vend ses produits. À la fin des négociations, je lui ai dit qu'il pourrait vendre meilleur marché, mais il m'a répondu que non, qu'il gardait les profits pour lui.

Voilà une entreprise qui veut négocier des tarifs de transport plus bas sans en faire profiter le consommateur. Nous ne croyons pas que les prix baisseront parce que nous pouvons citer des cas où ils n'ont pas baissé. Les entreprises abusent de

[Text]

turmoil it is in and is possibly about to enter, to negotiate low rates for a while.

Senator Davey: A short question, Mr. McDaniel. I am curious to know why you don't belong to any trucking association.

Mr. McDaniel: We are a privately owned company, a family operation.

Senator Davey: So what?

Mr. McDaniel: We have always chosen to express our own views on matters for special reasons.

Senator Davey: You don't think there is strength through association?

Mr. McDaniel: I suppose there is.

Senator Davey: I was just curious.

Mr. McDaniel: It is a good question.

Senator Davey: I worked for some years in a radio station which didn't belong to the broadcasting association, and I always thought it was a tremendous fault.

Mr. McDaniel: Maybe in belonging to an association you have to give out all your secrets. I don't know.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I don't want to lead the witness, but I think we are almost at the point where we need a summing up. What I am going to do is summarize what he seems to be telling the committee and ask him if he thinks it is fair, and, where it is not accurate, to modify it correctly. It seems to me that he has told us that competition is fine between roughly equal trucking companies, but that competition, as it will be realized in this bill, is likely to result in expensive and inefficient transportation in and between small centres and in rural areas, without any assurance of cheaper and more efficient trucking transportation over the long haul in and between big centres.

Mr. McDaniel: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is a fair statement of your view.

Mr. McDaniel: That is a fair statement, yes. If I may just add, large communities are going to benefit somewhat and the small communities are not going to benefit. We have experienced that in our own company. We closed a terminal recently because of it, so our concerns may obviously be somewhat self-serving, but on the other hand—

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is wrong with that?

Mr. McDaniel: —we are concerned with the economic well-being of places like Revelstoke, Salmon Arm, Penticton, and the smaller communities.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Let me ask you this: Which are the large trucking companies from which you are now experiencing heavy competition? Which companies

[Traduction]

l'industrie et profitent du fait qu'elle connaît ou connaîtra des remous pour faire baisser les tarifs pendant un certain temps.

Le sénateur Davey: J'aimerais vous poser une brève question monsieur McDaniel. J'aimerais savoir pourquoi vous ne faites partie d'aucune association de camionnage.

M. McDaniel: Notre entreprise est détenue par des intérêts privés, c'est une entreprise familiale.

Le sénateur Davey: Et après?

M. McDaniel: Nous avons toujours choisi de nous prononcer personnellement sur différentes questions pour des raisons particulières.

Le sénateur Davey: Ne pensez-vous pas que l'union fait la force?

M. McDaniel: J'imagine que oui.

Le sénateur Davey: J'ai posé cette question par simple curiosité.

M. McDaniel: C'est une bonne question.

Le sénateur Davey: J'ai travaillé pendant quelques années dans une station radiophonique qui ne faisait partie d'aucune association de radiodiffusion et j'ai toujours pensé que c'était une grave erreur.

M. McDaniel: Peut-être qu'au sein d'une association, il faut dévoiler tous ces aspects. Je n'en sais rien.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je ne veux pas dire quoi faire au témoin, mais je pense que nous devrions résumer la situation. Je vais résumer ce que le témoin a dit au comité et lui demander s'il trouve mon interprétation juste et, dans la négative, s'il veut bien me corriger. Il me semble qu'il nous a dit que la concurrence est saine entre des entreprises de camionnage d'égales forces, mais que la concurrence à laquelle donnera lieu le projet de loi à l'étude, rendra, selon toute vraisemblance, le transport coûteux et inefficace entre les petits centres et dans les régions rurales sans non plus donner l'assurance qu'il sera plus économique et plus efficace à l'intérieur et entre les grands centres.

M. McDaniel: C'est juste.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est une interprétation juste de votre point de vue.

M. McDaniel: Oui. Si je peux me le permettre, j'ajouterais que les grands centres seront un peu avantagés par rapport aux petits centres. Nous en avons fait l'expérience dans notre entreprise. Nous avons fermé un terminus récemment pour cette raison, et nos préoccupations pourraient être intéressées, mais par contre...

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Y a-t-il du mal à cela?

M. McDaniel: Nous nous préoccupons du bien être économique de localités comme Revelstoke, Salmon Arm, Penticton, et d'autres plus petites.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Permettez-moi de vous poser la question suivante: quelles sont les grosses entreprises de camionnage avec lesquelles la concurrence est la

[Text]

are likely to be taking business away from you, let us say, in Vancouver or Revelstoke or Kamloops?

Mr. McDaniel: In Vancouver it would be Yellow Freight Lines.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): From where?

Mr. McDaniel: The United States, one of the major players who is sitting on our Canadian doorstep today just waiting to run east-west across Canada and serve major cities only.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Are there any others? The company that you just mentioned: out of what centre does it operate, Seattle, Portland?

Mr. McDaniel: I don't know what state their head office is in but they serve all of the United States. It is a very, very large carrier in the United States, similar to Consolidated Freightways, for example, who now have a subsidiary of their company operating in Canada as well and is in the process of a very rapid growth stage.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): What is the name?

Mr. McDaniel: That name is Canadian Freightways.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): That is an American company?

Mr. McDaniel: Well, their parent company is Consolidated Freightways. Correct me, if I am wrong.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So you have just been told that you are correct, by a spokesman for the Department of Transport?

Mr. McDaniel: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It doesn't show on the record when we have nodding of heads.

Mr. McDaniel: I just think that that is very interesting, that we have the American transportation industry already so well represented today in Canada, and also the fact that one of the major players, their subsidiary company, is in a very, very rapid growth stage in Canada today.

Senator Spivak: I have a further question along the lines of what I was talking to you about earlier. Are you regulated by the provincial government? If you operate only in B.C., is regulation of your company only provincial? Does Bill C-19 then apply directly to you, and in what way?

Mr. McDaniel: I think that Bill C-19 may apply to us through the provincial level.

Senator Spivak: I do not understand that. Would you explain?

Mr. McDaniel: I do not believe that the provincial government tells the federal government what to do with respect to transportation.

The Chairman: Are you finished, Senator Spivak?

Senator Spivak: I hope to be enlightened a little later.

[Traduction]

plus vive pour vous? Quelles entreprises pourraient vous ravir des clients, disons, à Vancouver, à Revelstoke ou à Kamloops?

M. McDaniel: A Vancouver, ce serait l'entreprise Yellow Freight Lines.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): D'où est-elle?

M. McDaniel: Des États-Unis, une des principales entreprises établie à la frontière du pays et toute prête à servir le pays d'est en ouest, mais seulement les grands centres.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Y en a-t-il d'autres? L'entreprise que vous venez de nommer est située dans quelle ville, à Seattle, à Portland?

M. McDaniel: Je ne sais pas dans quel État est son siège social, mais elle sert tous les États-Unis. C'est un très très important transporteur américain, comparable à Consolidated Freightways, par exemple, qui a maintenant une filiale au Canada et qui connaît une expansion très rapide.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Quel est son nom?

M. McDaniel: La Canadian Freightways.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est une entreprise américaine?

M. McDaniel: Sa société-mère est Consolidated Freightways. Vous pouvez me corriger si je me trompe.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Un porte-parole du ministère des Transports ne vient-il pas de vous donner raison?

M. McDaniel: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Un signe de la tête ne figure pas dans le compte rendu des délibérations.

M. McDaniel: Je pense simplement qu'il est très intéressant de constater que l'industrie du transport américaine soit déjà aussi bien représentée au Canada et que l'une des principales entreprises, une de leurs filiales, connaissent un essor aussi rapide au pays.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question à vous poser à propos de ce dont vous avez parlé plus tôt. Êtes-vous assujetti à des règlements provinciaux? Si vos activités sont limitées à la Colombie-Britannique, la réglementation à laquelle vous êtes assujettie est-elle uniquement provinciale? Le projet de loi C-19 s'applique-t-il directement à votre entreprise et de quelle façon?

M. McDaniel: Je pense que le projet de loi C-19 peut s'appliquer à notre entreprise par l'intermédiaire des provinces.

Le sénateur Spivak: Je ne comprends pas. Pouvez-vous préciser?

M. McDaniel: Je ne crois pas que le gouvernement provincial dicte au gouvernement fédéral ce qu'il doit faire en matière de transport.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur le sénateur?

Le sénateur Spivak: J'aimerais être éclairé davantage un peu plus tard.

[Text]

Senator Davey: Mr. Chairman, would I be out of order—and if I am, please say so—if I asked Mr. Pringle a question? I am curious about the statement that the witness has made about California. If I understand him correctly, California deregulated and now has re-regulated. Can you throw any light on that, Mr. Pringle?

Mr. Chairman, is he allowed to answer that?

The Chairman: We were contemplating that we would hear from the officials of the department tomorrow morning.

Senator Davey: That is fine. I will defer.

The Chairman: If there are no further questions for the witness, I would like to thank Mr. McDaniel.

Mr. McDaniel: Thank you, Mr. Chairman and members. It has been a pleasure.

Senator MacDonald (Halifax): Mr. Chairman, you mentioned tomorrow morning. Were you planning to meet all day tomorrow?

The Chairman: No, we have work for tomorrow morning only, at 10 o'clock.

Senator MacDonald (Halifax): What have we on this afternoon?

The Chairman: We have nothing on this afternoon.

Senator MacDonald (Halifax): Why can we not have the officials this afternoon, Mr. Chairman? Is there any reason why we cannot do that?

The Chairman: I am in the hands of the committee.

Senator Spivak: That would be much better.

Senator Davey: I am sure we would all be terribly grateful if the officials could accommodate us to that extent. Then we could get home tonight.

Senator Stollery: If the work schedule is in a state of continual change, it would be nice for me, and I am sure for others, if we could get out of here tomorrow, only because it had not been clear that we were sitting tomorrow in the first place.

The committee continued *in camera*.

The committee resumed at 2 p.m.

The Chairman: Do the witnesses have an opening statement?

Mrs. Bloodworth, Acting General Counsel, Department of Transport: Mr. Chairman, if it is all right with the committee, we thought we might start with some comments on trucking.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, perhaps the witnesses could give us a thumb-nail description of each section of the proposed legislation so that we have the goals of the relevant clauses together with a very brief description of how those goals are to be achieved by the particular clause. I think it would be useful to start with the trucking section which, after this morning, is at the top of everybody's mind.

The Chairman: So we will begin with the trucking section of Bill C-19.

[Traduction]

Le sénateur Davey: Monsieur le président, serait-il contraire au règlement que je pose une question à M. Pringle? J'aimerais avoir des précisions au sujet d'une déclaration que le témoin a faite concernant la Californie. Si j'ai bien compris, la Californie a déréglementé pour ensuite rétablir la réglementation. Pouvez-vous fournir des explications à ce sujet, monsieur Pringle?

Monsieur le président peut-il répondre à cette question?

Le président: Nous comptons entendre le témoignage de fonctionnaires du ministère demain matin.

Le sénateur Davey: Très bien. J'attendrai.

Le président: Si vous n'avez plus de questions à poser au témoin, j'aimerais remercier M. McDaniel.

M. McDaniel: Merci, monsieur le président et messieurs les sénateurs. Ce fut un plaisir pour moi de comparaître devant vous.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Monsieur le président, vous avez dit que nous nous réunirons demain matin. Devons-nous nous réunir toute la journée demain?

Le président: Non, seulement demain matin, à 10 heures.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Qu'avons-nous au programme cet après-midi?

Le président: Rien n'est prévu.

Le sénateur MacDonald (Halifax): Pourquoi ne pourrions-nous pas recevoir les fonctionnaires cet après-midi, monsieur le président? Y a-t-il une raison qui nous en empêche?

Le président: Je m'en remets au comité.

Le sénateur Spivak: Ce serait beaucoup mieux.

Le sénateur Davey: Je suis sûr que nous aimerions beaucoup que les fonctionnaires puissent nous faire cette faveur. Nous pourrions rentrer chez-nous ce soir.

Le sénateur Stollery: S'il est possible de modifier l'horaire de travail, j'aimerais bien, comme les autres, j'en suis sûr, pouvoir partir demain, parce qu'il n'était pas entendu que nous nous réunirions demain.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

Le comité reprend ses travaux à 14 heures.

Le président: Les témoins ont-ils une déclaration à faire?

Mme Bloodworth, conseiller général intérimaire, ministère des Transports: Monsieur le président, si le comité est d'accord, nous aimerions commencer à formuler certaines observations au sujet du camionnage.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, peut-être que les témoins pourraient nous décrire brièvement chacune des parties du projet de loi pour que nous connaissions les objectifs des dispositions et sachions comment elles doivent atteindre ces objectifs. Je pense qu'il serait utile de commencer par la section sur le camionnage qui, depuis ce matin, est la principale préoccupation de tous.

Le président: Nous commencerons donc par la section sur le camionnage du projet de loi C-19.

[Text]

Mr. J.R. Miller, Director General, Strategic Policy, Department of Transport: I will begin with a couple of comments about jurisdiction in relation to trucking before turning to the broad goals in the provisions of Bill C-19. I think there was some confusion this morning as to where jurisdiction lies. The provinces have clear jurisdiction over the economic regulation of trucking companies operating within the province, what we refer to as intra-provincial trucking. The federal government has jurisdiction over extra-provincial trucking, whether it be between provinces or between a province and another country such as the United States. At present, in addition, the federal government through the Motor Vehicle Transport Act deals with the intra-provincial activities of extra-provincial companies—that is, any company that operates in two provinces or outside Canada comes under the same rules of the Motor Vehicle Transport Act as a firm doing only that kind of work. In future under Bill C-19 this will not be the case. The intra-provincial activities of extra-provincial carriers will be delegated totally to the provinces to do with as they wish, as opposed to following the regulations and precepts set down in the federal legislation which delegates jurisdiction to the provinces. This means with respect to the company that was here this morning, for example, that its activities within British Columbia in future will be regulated only by the British Columbia Government and its legislation, not by anything in Bill C-19.

That company also operates across the border in the United States, and to that extent Bill C-19 will provide for competitive conditions such as the easier entry into the business of firms, which will impact on his company. The rest, as I say, is up to the B.C. Government, and it is not clear what it will do. Some provinces will change their intra-provincial regulations to coincide with what they are doing on the extra-provincial scene. Certainly, the provinces have the option to do things differently, and some may exercise that option.

John, I trust I have all that straight.

Mr. Pringle: It is a very difficult and complex subject. I am not sure that it is all clear.

Mr. Miller: Are there any questions on this aspect of jurisdiction relating to trucking?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Do you have a legal opinion as to the validity of this delegation?

Mr. Pringle: Several Supreme Court decisions have upheld the Motor Vehicle Transport Act of 1954.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But I understand that the delegation in this bill goes beyond that.

[Traduction]

M. J.R. Miller, directeur général, politiques stratégiques, ministère des Transports: Je commencerais par quelques observations au sujet des compétences concernant le camionnage avant de traiter des grands objectifs des dispositions du projet de loi C-19. Je pense qu'il y avait ce matin une certaine confusion quant à la question de la compétence. Les provinces sont clairement habilitées à réglementer du point de vue économique les activités des entreprises de camionnage exploitées au sein de la province, c'est-à-dire le camionnage intra-provincial. Le gouvernement fédéral est quant à lui habilité à réglementer le camionnage extra-provincial, qu'il s'agisse de camionnage entre différentes provinces ou entre une province et un autre pays comme les États-Unis. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral régit aussi, par le biais de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, les activités intra-provinciales des entreprises de camionnage extra-provinciales; en d'autres termes, toute entreprise dont les activités se déroulent dans deux provinces ou à l'extérieur du Canada est assujettie aux mêmes dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur qu'une entreprise qui ne fait que ce type de transports. Aux termes du projet de loi C-19, ce ne sera plus le cas. Les provinces pourront en effet réglementer comme bon leur semble les activités intra-provinciales des entreprises de camionnage extra-provinciales, au lieu de s'en tenir à la réglementation et aux principes établis dans la loi fédérale qui délègue aux provinces la compétence à ce chapitre. Dans le cas de l'entreprise qui a témoigné ici ce matin, cela signifie que ses activités en Colombie-Britannique seront dorénavant réglementées uniquement par le gouvernement de la Colombie-Britannique et ses lois, au lieu d'être assujetties aux dispositions du projet de loi C-19.

Cette entreprise fait aussi du transport aux États-Unis et c'est en ce sens que le projet de loi C-19 facilitera la concurrence et aura des incidences sur l'entreprise, par exemple en facilitant l'accès à ce secteur d'activité. Le reste sera laissé à la discrétion du gouvernement de la Colombie-Britannique, et l'on ne sait pas exactement ce qu'il fera. Certaines provinces modifieront leur réglementation au sujet de camionnage intra-provincial de façon qu'elle coïncide avec celle qui est appliquée au niveau extra-provincial. Les provinces ont évidemment le droit de procéder différemment, et certaines s'en prévaudront peut-être.

John, j'espère avoir expliqué clairement ce qu'il en est.

M. Pringle: C'est une question très complexe. Je ne suis pas certain que tout soit clair.

M. Miller: Y a-t-il d'autres questions sur les compétences en matière de camionnage?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Avez-vous obtenu un avis juridique quant à la validité de cette délégation?

M. Pringle: Plusieurs décisions de la cour suprême ont confirmé la validité de la Loi sur le transport par véhicule à moteur de 1954.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais je crois comprendre que la délégation dans le projet de loi va plus loin.

[Text]

Mr. Pringle: No. It is as close as possible to the previous delegation. When we go through the bill clause by clause I can explain the differences as to where it changes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But I gather that the question of constitutionality has been thoroughly examined and that you are satisfied.

Mr. Miller: That is correct. Now, I would like to give a broad outline of what we are doing in the trucking sector. The existing delegation under the Motor Vehicle Transport Act of 1954 leaves a fair bit of discretion to the provinces as to how to exercise economic regulation over trucking. It calls for a test of public convenience and necessity for entry into the trucking industry. This has been applied in a quite different manner in different provinces, as have other aspects of regulating rates, such as routes to be served, etc. The intent of the federal and provincial governments, in agreeing to this change in regulation that is reflected in Bill C-19, is to relax the regulation to allow easier entry, have less regulation of rates and routes, etc. in order to promote a greater degree of competition in the trucking industry and, thereby, provide better service and better prices to shippers who move their products by truck.

In pursuit of that goal, a memorandum of understanding was signed in February 1985 by the federal government, all the provinces and the territorial governments to make some of these basic changes in economic regulation. That agreement is reflected in Bill C-19 along with subsequent agreements on such things as the national safety code and implementation dates for both that code and the economic regulation of the trucking industry. That is the broad goal. It is not a goal that is intended to be achieved over night, as the minister pointed out this morning. Most provinces have over time gradually relaxed their regulations on the trucking industry and, therefore, there is already a fair degree of liberty within the existing legislation.

This bill provides for a transition period of five years during which there will still be a public interest test that is applicable to new entrants into the trucking industry. After 1993 the basic test of entry will be a fitness test based on safety and insurance requirements. That is the broad story. I will now ask John to take us through the various sections of Bill C-19, which, by the way, also deals with busing, though there is no change in the economic regulations on busing.

Senator Le Moynes: Mr. Chairman, is it too early to ask about restrictions concerning routes? What restrictions are to be eliminated? I find that in the outline.

Mr. Pringle: That would be covered in this review, which I could do now if you wish. I can do it now, or do it as I go through.

[Traduction]

M. Pringle: Non. Elle est calquée le plus possible sur l'ancienne délégation. Lorsque nous examinerons chaque disposition du projet de loi, je pourrai vous expliquer les différences.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): J'en déduis que vous avez examiné rigoureusement la question de la constitutionnalité et que vous n'y voyez pas de problème.

M. Miller: C'est exact. J'aimerais maintenant vous donner un aperçu général de ce que nous comptons faire dans le secteur du camionnage. La délégation de pouvoir actuellement prévue aux termes de la Loi sur le transport par véhicule à moteur de 1954 laisse assez de latitude aux provinces pour ce qui est de réglementer l'aspect économique du camionnage. Pour accéder à l'industrie du camionnage, une entreprise doit satisfaire à des critères d'utilité et de nécessité publiques, critères qui ont été appliqués très différemment dans les diverses provinces, tout comme d'autres aspects de la réglementation, par exemple les taux, les routes à emprunter, etc. En acceptant les modifications qui sont prévues aux termes du projet de loi C-19, les gouvernements fédéral et provinciaux veulent assouplir la réglementation pour faciliter l'accès à l'industrie et réglementer moins rigoureusement les taux et les routes, etc., afin d'encourager une plus grande concurrence dans l'industrie du camionnage et pour assurer, de ce fait, un meilleur service et de meilleurs prix à ceux qui expédient leurs produits par camion.

À cette fin, le gouvernement fédéral, les provinces et les administrations territoriales ont donc signé, en février 1985, un accord aux termes duquel ils se sont engagés à apporter des modifications fondamentales à la réglementation d'ordre économique. Le projet de loi C-19 s'inspire de cet accord et d'autres ententes conclues subséquentement, par exemple au sujet du code de la route canadien et de la date d'entrée en vigueur du code et des dispositions touchant la réglementation de nature économique de l'industrie du camionnage. C'est là l'objectif général visé. Comme le ministre l'a dit ce matin, nous n'avons pas l'intention de le réaliser du jour au lendemain. La plupart des provinces ont peu à peu assoupli leurs règlements à l'égard de l'industrie du camionnage et, en conséquence, les lois actuelles laissent déjà une certaine latitude.

Le projet de loi prévoit une période de transition de cinq ans durant laquelle on continuera d'appliquer le critère de l'intérêt public avant d'admettre de nouveaux participants dans l'industrie du camionnage. Après 1993, il faudra, pour accéder à l'industrie, respecter certains critères concernant la sécurité et les assurances. Voilà en gros ce qu'il en est. Je demanderais maintenant à John d'expliquer un à un les différents articles du projet de loi C-19 qui, en passant, traite aussi du transport par autocar, bien que la réglementation des aspects économiques de ce type de transport n'ait pas été modifiée.

Le sénateur Le Moynes: Monsieur le président, est-il trop tôt pour poser des questions sur les restrictions concernant les routes? Quelles restrictions seront supprimées? Je vois qu'il en est question dans le résumé.

M. Pringle: Il en sera question dans mon exposé, mais je peux vous en parler maintenant, si vous préférez. Je peux le faire dès maintenant, ou dans le cadre de mon exposé.

[Text]

Senator Le Moynes: No, I will wait. Thank you very much.

Mr. Pringle: Senators, if you all have a copy of the bill, I will walk through it with you. Clause 3 on page 2 is headed "Safety". This clause gives the Governor in Council the power to make regulations over motor carrier safety. This is a new initiative. The federal government has never done this before. This was brought about by the concerns of the trucking industry that safety was deteriorating in the U.S., and they said it was due to economic deregulation. We found no proof of that but, to be safe, we put in these regulations.

There are two ways in which the Governor in Council can deal with this: he can make new regulations or he can adopt provincial regulations in this case. Those regulations will apply to bus companies, trucking companies— whether they be for hire or whether they be private companies. I would like to point out that this bill does not mention "for hire or private trucking" and we have been told that it covers both. We have a legal opinion to that effect.

Referring now to Part I, this covers bus transportation for extraprovincial bus undertakings, and that has been lifted directly out of the Motor Vehicle Transportation Act of 1954. It has not been changed, with the exception that there will be safety regulations. However, the economic regulations are identical to what they were previously. That means that the provinces will issue economic licences and will control fares as they have in the past.

Part II of the bill is headed "Trucking". This relates to interprovincial and international truck transport, and I stress interprovincial and international because of Part III which I will explain a little later. This section contains the transition period that we spoke of earlier. The public convenience and necessity test which was in the previous provincial laws which the old act adopted will be done away with when this bill is passed. The new test will be a public interest test. However, the onus of proof will be reversed. It will no longer be on the applicant; it will be on the objector to prove that the granting of a new licence will be contrary to the public interest. That clause is now intended to be in place for five years instead of three.

The first part of clause 8 mentions that a province may issue a licence if the applicant is found to be fit. The definition of fitness has been worked out between the provinces and ourselves, and has been approved by provincial ministers. We now have that definition. It is basically compliance with safety regulations and compliance with insurance regulations. The fitness test will go into effect on the same day as the reverse onus public interest test. They will both be in place and parallel for five years, after which the public interest test will no longer apply, and the fitness test will continue.

[Traduction]

Le sénateur Le Moynes: Non, je vais attendre. Je vous remercie infiniment.

M. Pringle: Messieurs les sénateurs, vous êtes censés avoir tous reçu une copie du projet de loi que je vais éplucher avec vous. À la page 2, l'article 3 est intitulé «Sécurité». Cette disposition confère au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer la sécurité dans le domaine du transport par véhicule à moteur. C'est une innovation. Le gouvernement fédéral n'avait jamais pris de dispositions en ce sens auparavant. Cet article a été inclus parce que l'industrie du camionnage a signalé que la sécurité se détériorait aux États-Unis, et que cela était attribuable à la déréglementation d'ordre économique. Nous n'avons pas obtenu de preuve formelle à cet égard, mais par mesure de prudence, nous avons prévu des dispositions en ce sens.

Le gouverneur en conseil peut intervenir de deux façons à cette fin. Il peut établir de nouveaux règlements, ou comme dans le cas présent, adopter des règlements provinciaux. Ceux-ci s'appliqueront aux entreprises de transport par autocar et aux entreprises de camionnage, qu'il s'agisse de camionnage pour le compte d'autrui ou pour son propre compte. J'aimerais souligner qu'il n'est pas fait mention du «camionnage pour le compte d'autrui ou pour son propre compte» dans le projet de loi, parce qu'on nous a dit que les deux aspects sont couverts. Nous avons obtenu un avis juridique à ce sujet.

Passons maintenant à la partie I, qui concerne le transport extra-provincial par autocar et qui s'inspire directement de la Loi sur le transport par véhicule à moteur de 1954. On n'a apporté aucune modification, si ce n'est que la sécurité sera réglementée. La réglementation des aspects économiques reste toutefois inchangée. En d'autres termes, les provinces délivreront des licences et contrôleront les tarifs comme elles le faisaient dans le passé.

La partie II du projet de loi s'intitule «Camionnage». Elle traite du camionnage interprovincial et international; j'insiste sur les mots interprovincial et international parce que je vous parlerai un peu plus tard de la partie III. Cette section prévoit une période de transition dont nous avons parlé précédemment. Les critères d'utilité et de nécessité publiques prévus dans les lois provinciales antérieures sanctionnées par l'ancienne loi seront supprimés lorsque le projet de loi sera adopté. Les nouveaux critères seront liés à l'intérêt public. Toutefois, le fardeau de la preuve sera inversé. Il n'incombera plus au demandeur; c'est à celui qui s'opposera à la délivrance d'une nouvelle licence qu'il appartiendra de prouver que celle-ci va à l'encontre de l'intérêt public. On veut maintenant appliquer cette disposition durant cinq ans au lieu de trois.

La première partie de l'article 8 stipule qu'une province peut délivrer une licence si le demandeur se conforme aux critères d'aptitude à être titulaire de cette licence. Nous nous sommes entendus avec les provinces sur une définition de ces critères d'aptitude, définition qui a été approuvée par les ministres provinciaux. Cette définition est maintenant établie. Elle prévoit, en gros, l'observation de règlements concernant la sécurité et les assurances. Les critères d'aptitude entreront en vigueur le même jour que les dispositions concernant le fardeau de la preuve inversé à l'égard de l'intérêt public. Ces deux éléments

[Text]

Clause 9 gives the Governor in Council powers to make regulations over some aspects of economic licencing, but only during the period of the transition, because those regulations will become redundant once the reverse onus public interest test is no longer exigent. Subclauses (a), (b), (c) and (d) are those regulations which would be withdrawn after five years.

Clause 9(e) gives the Governor in Council the power to prescribe the criteria relating to the fitness test which I described earlier. (f) authorizes provinciality says here:

... any person or body ...

It is intended that that should be a provincial safety officer who would actually determine to what level the carrier was complying with the safety regulations and give that carrier a rating which would apply towards this fitness test. The connection or the link between the safety code and the economic regulations is that rating that is given by the provincial officer. He will either be satisfactory or unsatisfactory, and, if he is unsatisfactory, he will no longer be able to operate.

Clause 10 is basically for compliance enforcement.

With respect to Part III, I mentioned earlier that Part II applied to trucking, interprovincially and internationally. Part III applies to those parts of extraprovincial undertakings which operate between two points in the same province. The Supreme Court or the Privy Council in London, when it was still ruling on these sorts of things, ruled that an extraprovincial undertaking may also operate between two points in a province and still be considered an extraprovincial undertaking. In other words, the operation is integrated to such an extent that you do not split the undertaking into various pieces. It is one, and it is indivisible.

However, because the provinces have jurisdiction over intra-provincial trucking within the province, there would be an unfair advantage or, if you will, it would create a disadvantage by regulating that portion of an extraprovincial undertaking differently from the intraprovincial undertakings. There would be a definite problem there, so we have actually continued the delegation of that part of the extraprovincial undertaking similar to what it was under the old, or existing, MVTA. It must be done in what they call "in like manner". That means that it adopts provincial legislation and regulations as federal regulations for this purpose.

With respect to Part IV, we are now into the enforcement section. The first clause 16 is a continuation of the present Motor Vehicle Transport Act which has an exemption clause in it whereby, if the Governor in Council feels it is necessary, he may exempt a truck or bus undertaking from this act. That, in fact, puts it under the National Transportation Act, and

[Traduction]

seront appliqués conjointement durant cinq ans; par la suite, le critère concernant l'intérêt public ne sera appliqué, mais les critères d'aptitude continueront de l'être.

L'article 9 confère au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer certains aspects économiques de la délivrance de licences, mais seulement durant la période de transition, étant donné que ces règlements deviendront superflus une fois que le fardeau de la preuve inversé ne s'appliquera plus en ce qui concerne l'intérêt public. Les règlements qui seront supprimés après cinq ans figurent aux alinéas a), b), c) et d).

Le paragraphe 9e) confère au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer les critères d'aptitude dont j'ai parlé précédemment. L'alinéa f) confère certains pouvoirs à un responsable provincial, plus précisément:

... une personne ou un organisme ...

En d'autres termes, c'est un agent provincial responsable de la sécurité qui établira réellement dans quelle mesure le transporteur a respecté les critères réglementaires relatifs à la sécurité et qui établira le niveau d'observation de ces critères. Le lien entre le code de sécurité et les règlements de nature économique sera la cote de conformité attribuée par l'agent provincial. Celui-ci sera satisfait ou insatisfait, et dans ce dernier cas, le transporteur ne pourra plus poursuivre ses activités.

L'article 10 traite essentiellement de l'observation des critères d'aptitude.

Nous passons maintenant à la partie III; j'ai dit précédemment que la partie II s'appliquait au camionnage interprovincial et international. La partie III vise le transport effectué par une entreprise de camionnage extra-provinciale, entre deux endroits situés dans la même province. La Cour suprême ou le Conseil privé à Londres, lorsqu'il statuait encore sur ces questions, ont établi qu'une entreprise de transport extra-provinciale peut aussi effectuer du transport entre deux endroits situés dans la même province et être quand même considérée comme une entreprise de camionnage extra-provinciale. En d'autres termes, le transport est intégré dans la mesure où l'entreprise n'est pas morcelée. Elle est une entité indivisible.

Toutefois, comme le camionnage intra-provincial au sein d'une province est du ressort provincial, il serait inéquitable ou, si vous préférez, désavantageux de réglementer cette partie des activités d'une entreprise de transport extra-provinciale différemment de celles d'une entreprise de transport intra-provinciale. Cela poserait vraiment un problème; en conséquence, nous avons continué de déléguer les pouvoirs régissant cet aspect du transport extra-provincial, comme c'était le cas aux termes de l'ancienne Loi sur le transport par véhicule à moteur, laquelle est du reste toujours en vigueur. Cela doit se faire «selon les mêmes modalités». Cela signifie que l'on adopte comme règlements fédéraux les lois et règlements provinciaux prévus à cette fin.

La partie IV traite de l'application. La première disposition, l'article 16, s'inspire d'une disposition actuelle de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, disposition qui permet au gouverneur en conseil, s'il le juge nécessaire, de soustraire à l'application de la loi une entreprise de camionnage ou de transport par autocar. Ces entreprises sont alors assujetties à la Loi nationale sur les transports et sont ensuite réglementées

[Text]

then it becomes regulated by the federal agency. In other words, it removes the undertaking from the provincial domain.

Clause 17 was the part that Mr. Crosbie spoke of this morning with respect to the countervailing powers against the U.S. if they choose to discriminate again against our carriers, as they did in 1982. We now have the powers to retaliate. Hopefully, we will never have to use them.

Section 18 is the offences and punishment section. It has been upgraded. In the 1954 act, the fine was \$1,000; in this bill, it is \$25,000 against a firm and \$5,000 against an individual, which reflects more or less the value of money today as compared to 1954.

Then we have the consequential amendments, in which I doubt you are too much interested. Clause 29, for example, is what we call the grandfather clause or the continuance clause. This allows that licences issued under the previous Motor Vehicle Act to continue under this act without any further paperwork. That is true, right through to clause 31, really.

Clause 33 is the clause which deals with the coming into force. Mr. Crosbie mentioned that it was written in the law that the intention was that they should come into force on January 1, 1988. That is mentioned in subclause 33(1).

Finally, clause 34 repeals the existing Motor Vehicle Transport Act. It gives the minister the power to review the legislation in the fourth year after proclamation. It also gives the Governor in Council the power to extend the transition period if, after the review and after consultation with the provinces, it is found that the process is not working. If we are not ready to go to the fitnessonly entry test, the Governor in Council can extend the period of transition.

Mr. Miller: I believe that, inadvertently, we skipped over the other matters concerning rates and routes. I believe that is at the end of clause 8. I would refer you to subclause 8(6) on page five of the bill.

Mr. Pringle: This has two purposes. One is to reduce these restrictions. I am not sure if you are familiar with the fact that, at the moment, a licencing board can place restrictions of almost any sort on a licence and they do. Those restrictions are caused by negotiations between the applicant and the objectors. They usually strike a bargain which says, "If you will restrict your operating licence so that it does not interfere with my operation, then I will not oppose your application." This brings into the process enumerable restrictions such as origins, destinations, the time of week you can operate, what kind of vehicle you can operate, how much freight you can haul; and the list goes on and on.

We have said that that sort of thing should cease. In subclause 8(6) we have said, basically, that there will be no more restrictions except those which involve safety.

[Traduction]

par l'organisme fédéral. En d'autres termes, elles ne sont plus du ressort provincial.

C'est de l'article 17 dont M. Crosbie parlait ce matin lorsqu'il a été question de la possibilité d'exercer des représailles contre les États-Unis, si les Américains s'adonnaient à des pratiques discriminatoires à l'égard de nos transporteurs, comme ils l'ont fait en 1982. Nous avons maintenant le pouvoir d'exercer des représailles, même si nous espérons ne jamais avoir à le faire.

L'article 18 traite des infractions et des peines. Il a été amélioré. La loi de 1954 prévoyait une amende de 1 000\$; le projet de loi prévoit des amendes de 25 000\$ dans le cas d'une entreprise, et de 5 000\$ dans le cas d'un particulier, ce qui correspond à peu près à la valeur indexée des amendes prévues en 1954.

Nous arrivons maintenant aux modifications corrélatives, qui ne vous intéressent probablement pas beaucoup. Ainsi, l'article 29 est ce que nous appelons la clause des droits acquis ou de continuité. Il prévoit que les permis délivrés en application de l'ancienne Loi sur le transport par véhicule à moteur demeureront valides à l'entrée en vigueur du projet de loi, sans qu'il faille pour cela remplir d'autre paperasserie. C'est ce dont il est question jusqu'à l'article 31.

L'article 33 traite de l'entrée en vigueur. M. Crosbie a dit que la date d'entrée en vigueur visée, soit le 1^{er} janvier 1988, était indiquée dans la loi. C'est au paragraphe 33(1) qu'il en est question.

Enfin, l'article 34 abroge l'actuelle Loi sur le transport par véhicule à moteur. Il confère au ministre le pouvoir d'examiner la loi au cours de la quatrième année qui suit sa proclamation. Il permet aussi au gouverneur en conseil de prolonger la période de transition si, après consultation des provinces, on constate que tout ne fonctionne pas comme prévu. Si nous ne sommes pas prêts à nous en remettre uniquement aux critères d'aptitude, le gouverneur en conseil peut prolonger la période de transition.

M. Miller: Je pense que nous avons, par inadvertance, omis de parler des taux et des routes. Je pense qu'il en est question à la fin de l'article 8. Je vous renvoie au paragraphe 8(6), à la page 5 du projet de loi.

M. Pringle: Cette disposition est assortie de deux objectifs. On veut d'abord réduire les restrictions. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais en ce moment, les offices qui délivrent des licences peuvent assortir celles-ci de restrictions presque illimitées, ce qu'ils font du reste. Ces restrictions sont le résultat de négociations entre le demandeur et celui qui s'oppose à sa demande. Les deux finissent habituellement par s'entendre, l'un acceptant de ne pas s'opposer à la demande pour autant que le demandeur restreigne son permis d'exploitation de façon à ne pas empiéter sur ses activités. Il s'ensuit d'innombrables restrictions concernant les points de départ, les destinations, la période de la semaine où l'un peut exercer ses activités, le type de véhicule qu'il peut exploiter, la quantité de marchandises qu'il peut transporter, et ainsi de suite.

Nous avons décidé de mettre un terme à cela. En gros, le paragraphe 8(6) stipule qu'il n'y aura plus de restrictions sauf en ce qui concerne la sécurité.

[Text]

As I said, there are two prongs to this. One of them is that, normally, under this sort of regime, the carrier is going to go back to the board and will continually remove restrictions to his own benefit until he gets the licence he wants. This would create an administrative nightmare for provincial transport boards because they could see the same carrier over and over again. To include this eliminates all of that administrative harangue.

Senator Stollery: Following our discussion this morning, I am curious about this business of safety and its important consequences to commercial trucking. I was struck by the testimony this morning that we, in Canada, really do not know on what basis insurance rates are arrived at. We do not have any safety statistics. I notice that in the section on safety it does not contain anything except that in consultation with the ministers there will be regulations. I am taken aback by this.

A few months ago I had to go and get a driver's licence and pass the test. I had to get an endorsement for a motorcycle for my driver's licence. Like most people, I have been driving for a long time, I have never had an accident. I was taken aback by the amateurish operation that is operated in order to issue persons with driver's licences.

I have been a commercial driver at various times in my life, and I have often driven around Ontario and Quebec and I have often noticed what basically is bad driving. I have often thought that such things as people driving too fast must have an effect on insurance rates.

I am now 51 years of age and I received my first driver's licence when I was 15. I went to the Spadina Avenue office in Toronto and drove around the block and I got my driver's licence. I had never experienced the organized system of giving tests. After I was given my endorsement for my motorcycle, the fellow remarked to me that if I wanted to see a bad driver I should study taxi drivers because they were the worst drivers in Canada. Of course, I used to own a taxi, and spent many years in one, but I did not say anything; I just got out of there.

Senator Davey: You just agreed with him.

Senator Stollery: What started as a simple curiosity, takes on, in my mind, rather large proportions when I find that we have a bill before us and one of the important elements of trucking is insurance; yet you tell us there was a crisis in the insurance business only a couple of years ago because they did not keep statistics on which they based their premiums. Is that correct? I would like you to expand on that.

Mr. Miller: Perhaps I could just start answering that and then I will turn you over to John for more detail.

You noted that there is very little in the bill that actually spells out safety. It just involves making regulations. A significant reason for that is that safety on the highways comes under provincial jurisdiction, not federal.

What we will be doing under this act is adopting, as federal regulation, what the provinces have all agreed to in the safety

[Traduction]

Comme je l'ai dit, on poursuit ici deux objectifs. Ainsi, dans un régime semblable, le transporteur devrait normalement se représenter devant l'office pour faire supprimer continuellement des restrictions jusqu'à ce qu'il obtienne la licence voulue. Il s'ensuivrait un cauchemar administratif pour les offices provinciaux de transport qui pourraient revoir maintes et maintes fois le même transporteur. Cette disposition permet d'éliminer toutes ces tracasseries administratives.

Le sénateur Stollery: La discussion de ce matin a piqué ma curiosité en ce qui concerne la sécurité et ses répercussions importantes sur le camionnage commercial. J'ai été renversé d'entendre un témoin dire ce matin qu'au Canada, on ne sait vraiment pas sur quoi sont fondées les primes d'assurance. On ne possède aucune statistique sur la sécurité. Je constate que l'article sur la sécurité stipule simplement qu'on établira des règlements, après consultation des ministres. Je suis interloqué.

Il y a quelques mois j'ai dû subir un examen pour un permis de conduire. Je voulais faire préciser sur mon permis que je suis habilité à conduire une motocyclette. Comme la plupart des gens, je conduis depuis longtemps et je n'ai jamais eu d'accident. J'ai été renversé de constater à quel point il est enfantin d'obtenir un permis de conduire.

J'ai eu un permis commercial à différentes époques de ma vie, j'ai souvent parcouru les routes de l'Ontario et du Québec et j'ai pu me rendre compte qu'il y en a qui ne savent pas conduire. Ceux qui conduisent trop vite font sûrement fluctuer le tarif des primes d'assurance.

J'ai 51 ans et j'ai un permis de conduire depuis l'âge de 15 ans. À cette époque-là, il m'a suffi de me présenter au bureau d'immatriculation de la rue Spadina, à Toronto, et de faire le tour du pâté de maisons en voiture pour obtenir mon permis. Je n'ai jamais eu à subir toutes les batteries de tests. Quand je suis retourné pour obtenir l'autorisation de conduire une motocyclette, le fonctionnaire m'a fait remarquer que les chauffeurs de taxi étaient les pires conducteurs du Canada. Je suis parti sans lui dire que j'avais moi aussi fait du taxi pendant de nombreuses années.

Le sénateur Davey: Vous lui avez donné raison.

Le sénateur Stollery: Ce qui n'était au départ qu'une simple question de curiosité, prend, à mon avis, des proportions importantes étant donné que nous sommes saisis d'un projet de loi sur le camionnage et qu'un des éléments importants du camionnage est l'assurance; pourtant, vous nous dites que les compagnies d'assurance ont connu une crise il y a quelques années parce qu'elles ne tenaient pas de statistiques pour justifier leurs primes. Est-ce exact? J'aimerais que vous donniez des précisions.

M. Miller: Je vous répondrai brièvement et je demanderai à M. Pringle de préciser.

Vous avez remarqué que le projet de loi traite très peu de la sécurité. Il porte uniquement sur la réglementation. C'est le cas parce que la sécurité sur les autoroutes est de compétence provinciale et non fédérale.

Ce projet de loi vise à adopter, à l'échelon fédéral, ce que les provinces ont toutes approuvé pour ce qui est de la sécurité

[Text]

area that affects the licencing of trucking companies. Essentially that is what that clause does.

Mr. Pringle: That regulates safety in the area of motor carriers. There is a fine line between what is a motor carrier and what is highway safety. We have jurisdiction over motor carriers and the provinces have jurisdiction over highways.

Senator Stollery: I understand that it is provincially administered. What I thought I heard this morning when someone was asking about the relationship between safety in Canada and safety in the U.S., was that in Canada we do not know that because we do not keep statistics. I presume that you were in touch with your provincial colleagues. It is my understanding that they do not have very much of a statistical base and that that caused a crisis in the insurance industry. If I drew that conclusion and I am wrong, then please tell me.

Mr. Pringle: I will just touch on the question of statistics with regard to truck safety. Because the provinces are responsible for highway safety, they are the ones responsible for highway safety statistics.

There really has not been a perceived problem of highway safety in Canada; so, consequently, they have not kept any statistics.

I should not say specific. They have statistics on overall traffic, but they do not split up trucking. So when you are talking about the trucking industry, you really do not know what part of that big mass of statistics we are talking about. It is automobiles and trucking—that is how they keep their statistics. It does not help us in this instance. They have data, but, as I say, it is general.

As far as insurance is concerned, the crisis was not caused because there were no statistics; it was caused because the insurance industry got caught in the trap of inflation, you might say, and so on. You may have read in the papers that the insurance department of Canada was involved in this heavily, that insurance companies were going bankrupt and that trucking companies and other companies—municipalities and all sorts of people were having difficulty getting insurance. Rates were going up three, four, even ten times higher than they were before. That is the area that I was talking about.

I was involved in it when an insurance company in Ontario, which was a subsidiary of a U.S. subsidiary, went bankrupt; the subsidiary eventually went bankrupt as well. About 200 trucking companies were caught by this and were left without insurance. Of course, the insurance company of Canada and ourselves got involved. I was as surprised, as you are that, when they were trying to get insurance in the market, the rates were going up three to eight times, even for companies that had not had an accident in five years. The statistics seemed to have absolutely no bearing on the rates at that time—that is what I meant.

When we were trying to get information from the insurance companies about accidents, and so on, during that crisis, that is when we learned that they really did not keep them either.

[Traduction]

ayant trait à la délivrance de permis aux compagnies de camionnage. C'est essentiellement le but de cette disposition.

M. Pringle: Le projet de loi réglemente la sécurité des transporteurs routiers. La distinction entre les transporteurs routiers et la sécurité sur les autoroutes est bien tenue. Les transporteurs routiers sont de notre compétence et la sécurité sur les autoroutes est du ressort des provinces.

Le sénateur Stollery: Je comprends bien qu'elle est du ressort des provinces. Mais quand on a demandé ce matin de comparer la sécurité au Canada et celle aux États-Unis, il me semble qu'on a répondu qu'au Canada nous ne connaissions pas la situation parce que nous ne tenons pas de statistiques. Je présume que vous entretenez des rapports avec vos collègues provinciaux. Je crois comprendre qu'ils ne tiennent pas beaucoup de statistiques et que c'est ce qui a causé une crise dans l'industrie de l'assurance. Corrigez-moi si je me trompe.

M. Pringle: Je traiterai de la question des statistiques seulement par rapport à la sécurité des camions. Étant donné que les provinces s'occupent de la sécurité sur les autoroutes, c'est à elles qu'il appartient de tenir des statistiques à ce sujet.

La sécurité sur les autoroutes ne pose pas de problème apparent au Canada; c'est pourquoi les provinces ne tiennent pas de statistiques à ce sujet.

Je devrais dire pas de statistiques détaillées. Elles tiennent des statistiques sur le trafic en général, mais pas sur le camionnage en particulier. On ne peut donc savoir ce qui, parmi ces statistiques, s'applique uniquement à l'industrie du camionnage. Les chiffres englobent automobiles et camions, elles ne sont pas utiles pour nous. Les provinces tiennent des données, mais des données générales.

Pour ce qui est de l'industrie de l'assurance, la crise qu'elle a connue n'était pas causée par l'absence de statistiques, mais parce qu'elle est tombée dans le piège de l'inflation, pourrait-on dire. Vous avez peut-être lu dans les journaux que le Département des assurances du Canada a été mêlé de près à cette affaire, que des compagnies d'assurance ont fait faillite et que les compagnies de camionnage et d'autres organisations—des municipalités et différents particuliers—avaient du mal à se faire assurer. Les tarifs étaient trois, quatre et même dix fois supérieurs à ce qu'ils étaient auparavant. Voilà ce dont je parlais.

J'ai été mêlé à cette affaire quand une compagnie d'assurance de l'Ontario, filiale d'une filiale américaine, a fait faillite. La filiale américaine a elle aussi fini par faire faillite. Environ 200 entreprises de camionnage ont été touchées par cet incident et se sont trouvées sans assurance. Bien sûr, le Département d'assurance du Canada et notre ministère ont eu à intervenir. J'étais aussi surpris que vous d'apprendre que les tarifs des primes d'assurance étaient trois à huit fois supérieurs, même pour les entreprises qui n'avaient pas eu d'accidents depuis cinq ans. Les statistiques ne semblaient avoir absolument aucun rapport avec les tarifs à ce moment-là, c'est ce que je voulais dire.

C'est quand nous avons essayé d'obtenir des renseignements des compagnies d'assurance au sujet des accidents à cette époque-là que nous avons appris qu'elles n'en tenaient pas elles non plus.

[Text]

Mr. Miller: One way of interpreting that, Mr. Pringle, is that the spiralling increases in rates was caused by financial difficulties of the insurance companies; it was not a response to any changes in accident statistics on the highways.

Mr. Pringle: No, it was poor management.

Mr. Miller: It was happening across the transportation sector and across all other sectors.

Mr. Pringle: What basically happened is that during the inflation period, when insurance rates went high, the insurance companies were making enormous profits on the reserves that they held. So they rushed out and took on new underwritings with no concern of their premium levels, simply to get the money in so that they could put it in and get the interest. Well, four or five years later the pigeons came home to roost. The interest rates went down, they stopped making money on their reserves, and now the claims are coming in from those premiums. It all came at once, and suddenly they were strapped. It was poor management.

Senator Stollery: But the original question that brought all this up this morning, if I am correct, was: Can you compare the safety record of Canadian trucking with the safety record of U.S. trucking? I think it was Senator Davey who originally asked if deregulation in the U.S. had had an effect on safety. Am I not correct?

Mr. Pringle: I have some statistics here, if I may have them passed around.

Senator Stollery: I understood from what you said that you could not compare that because we did not have statistics.

Mr. Pringle: In Canada we do not. All we know, though, is that we regulate tighter than they do in the United States; we watch our industry more closely than they do, generally, and commonsense says that we should have a better result.

Senator Davey: Are you going to continue to watch?

Mr. Miller: Yes, we will continue to watch even more closely. One of the points that Mr. Pringle made this morning was that most accidents—and every study in every country of the world shows it—are caused by the person behind the wheel and some mistake that made by the driver. In Canada for years we have had far higher driver qualifications for operating heavy trucks on our highways than have most states in the United States.

Senator Stollery: Not in Ontario we have not.

Mr. Miller: There are other examples across the board. What we are trying to do, through the National Safety Code, is to ensure that all of the safety regulations that we have are uniform from province to province so that drivers and trucking companies, vis-à-vis their equipment, do not have to meet different standards in different provinces in order to operate across the country.

Second, where our standards could be improved, we are trying to improve them.

[Traduction]

M. Miller: Monsieur Pringle, la montée en flèche des tarifs serait attribuable aux difficultés financières des compagnies d'assurance et non à la modification des statistiques sur les accidents sur les autoroutes.

M. Pringle: Non, elle est attribuable à une mauvaise gestion.

M. Miller: Elle touchait le secteur du transport et tous les autres secteurs.

M. Pringle: Essentiellement, durant la période d'inflation, quand les taux d'assurance étaient élevés, les compagnies ont réalisé d'énormes profits sur les réserves qu'elles possédaient. Elles en ont profité pour prendre de nouveaux assurés sans se préoccuper du niveau des primes, seulement pour avoir des liquidités et toucher plus d'intérêts. Mais, quatre ou cinq ans plus tard, ces décisions se sont retournées contre elles. En effet, les taux d'intérêt ont baissé; les réserves des compagnies ne rapportaient plus et les assurés demandaient d'être indemnisés. Tout est arrivé au même moment et elles se sont retrouvées coincées. Il s'agit d'une erreur de gestion.

Le sénateur Stollery: Mais si je ne m'abuse, la question qui a soulevé tout ce débat est la suivante: Peut-on comparer la sécurité du camionnage au Canada avec celle des États-Unis? Je pense que c'est le sénateur Davey qui a demandé si la déréglementation aux États-Unis avait eu un effet sur la sécurité, n'est-ce pas?

M. Pringle: J'ai des statistiques ici si je peux me permettre de les distribuer.

Le sénateur Stollery: J'ai compris d'après ce que vous avez dit que nous ne pouvons pas faire de comparaison en raison de l'absence de statistiques.

M. Pringle: Au Canada, nous ne pouvons pas en faire. Tout ce que nous savons, c'est que notre réglementation est plus sévère que celle des États-Unis; nous surveillons notre industrie plus étroitement qu'eux de façon générale, et nous serions censés avoir de meilleurs résultats.

Le sénateur Davey: Allez-vous continuer de surveiller?

M. Miller: Oui, nous allons même intensifier la surveillance. M. Pringle a indiqué ce matin que la plupart des accidents—et toutes les études effectuées dans tous les pays du monde le prouvent—sont causés par une erreur du conducteur. Pendant des années, au Canada, il était beaucoup plus difficile que dans la plupart des États américains d'obtenir un permis de conduire pour camions lourds.

Le sénateur Stollery: Pas en Ontario.

M. Miller: Il y a d'autres exemples. Ce que nous voulons faire, grâce au code national de sécurité, c'est veiller à ce que tous les règlements de sécurité soient les mêmes d'une province à l'autre pour que les conducteurs et les compagnies de camionnage n'aient pas à respecter des normes provinciales différentes pour faire affaire dans tout le pays.

Deuxièmement, nous essayons d'améliorer nos normes quand c'est nécessaire.

[Text]

Senator Stollery: I understand that, but let us be more specific. The fact is that we are embarking upon a bill which contains an element of deregulation. The question has been asked—a reasonable question—what effect has deregulation had on safety in the United States, where they have already had deregulation? The response to that is that you cannot give us that kind of information, even though it has an important effect on the cost of people transporting goods in trucks and riding in buses, because it is the insurance rates and you do not have that information. I would think that you should have that information.

If you are coming before a parliamentary committee with a bill that affects the trucking industry so strongly and you are the Ministry of Transport, I would think that you would be able to have some good statistics on what the effect of what is being attempted in the United States has had and the comparison in Canada. I do not think that the California Highway Patrol statistics on a print out are the kind of statistics that I would think the Ministry of Transport should be able to come up with. If you cannot come up with them, you certainly should be able to come up with them. You had better damn well get a system that operates with some sense of professionalism, because I know that I am not the only one who has been around the transportation department for the last 15 years when mistake after mistake after mistake, has been made—the most glaring that I can remember is Mirabel—because of lack of statistics and lack of projections. If this is not as good an example as I have seen in 15 years in Parliament, I cannot think of a better one.

Senator Davey: I have a supplementary question. Does the Canadian Automobile Association have an attitude to this legislation? Have they appeared before various committees at all and made representations? Are they supportive of the legislation? You do not know?

Mr. Miller: I have not seen anything in which they have made known any views on this legislation.

Senator Davey: I ask the question specifically because I have in hand something which is quite relevant. I have a speech made by R.R. Erb, CAA Executive Vice-President on June 9, 1987 in St. John's, Newfoundland. He says:

The process of deregulation of the truck industry has begun. Bill C19 aims to make entry into the trucking industry open to all those 'ready, willing and able.' CAA is concerned that deregulation may have a negative impact on safety standards. The association recognizes that the National Safety Code for commercial vehicles is intended to ensure that high standards are maintained with respect to vehicle maintenance, maximum hours of driving, and the keeping of complete and accurate records.

We remain concerned however, that these measures may not be implemented in time, appropriate funds may not be found, and provincial differences may render the code ineffective.

It seems to me that the CAA is saying that it is concerned about safety vis-à-vis trucking.

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Je comprends, mais soyons plus précis. Nous avons affaire à un projet de loi qui prévoit une déréglementation. On a posé une question bien censée pour savoir quelle incidence avait eu la déréglementation aux États-Unis, où elle existe déjà. On nous répond qu'on ne peut nous donner de renseignements là-dessus, même si l'effet sur les tarifs des primes d'assurance des transporteurs routiers et des compagnies de transport par autocar est important. Je pense que vous devriez avoir des renseignements à ce sujet.

Quand il présente devant un comité parlementaire un projet de loi qui touche autant l'industrie du camionnage, le ministère des Transports devrait pouvoir produire des chiffres sur l'expérience américaine, en comparaison avec la situation canadienne. Je ne pense pas que ce sont les chiffres de la sûreté de la Californie que le ministère devrait nous remettre. Vous devriez être en mesure de nous fournir des chiffres. Vous auriez dû mettre au point un système professionnel, parce que je sais pertinemment ne pas être le seul à avoir au cours des 15 dernières années constaté les erreurs commises par le ministère des Transports, la plus flagrante étant l'aéroport de Mirabel, en raison de l'absence de statistiques et de prévisions. Au cours des 15 dernières années, je ne pense pas qu'il y ait de meilleur exemple que celui-là.

Le sénateur Davey: J'ai une autre question à poser. L'Association canadienne des automobilistes a-t-elle réagi devant le projet de loi? A-t-elle comparu devant différents comités pour exprimer son opinion? Appuie-t-elle le projet de loi? Le savez-vous?

M. Miller: Je n'ai rien vu à ce sujet.

Le sénateur Davey: J'ai posé cette question justement parce que j'ai en main un document très pertinent. Il s'agit d'un discours prononcé par M. R. R. Erb, vice-président exécutif de l'Association canadienne des automobilistes, le 9 juin 1987, à St. John's, à Terre-Neuve. Il fait la déclaration suivante:

Le processus de déréglementation de l'industrie du camionnage a commencé. Le projet de loi C-19 vise à rendre l'industrie du camionnage accessible à tous les intéressés qualifiés. Notre association craint que la déréglementation ait une incidence négative sur les normes de sécurité. Elle reconnaît que le code national de sécurité pour les véhicules commerciaux vise à assurer le respect de normes élevées pour ce qui est de l'entretien des véhicules, du nombre d'heures de travail et de la tenue de renseignements complets et précis.

Nous craignons tout de même que ces mesures ne puissent être mises en œuvre à temps, qu'on ne trouve pas les fonds voulus et que les différences entre les normes des différentes provinces rendent le code inefficace.

Il me semble que l'association se dit inquiète de la sécurité dans le camionnage.

[Text]

Senator Spivak: Following along the same line, do you think that in your answer you could explain what the term "deregulation" means, in terms of safety? As I am listening to you, I do not understand the term "deregulation" in terms of safety regulations. You have said that this is a new initiative and that you will be watching more closely. Safety is a provincial initiative, but the Governor in Council may make regulations. Could you explain the term? I understand what it means in the other sense, but how are you using the term "deregulation"? I think that is at the key of this issue. Will deregulation—and I presume that in this bill it means as it pertains to safety—mean less or more safe transportation?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I will reply first to the question about what we are doing about data. The initiative with regard to the National Safety Code, and the money that Mr. Crosbie said he had set aside to work with the provinces, includes the creation of a national computer link which would link the data fields of all of the provinces and territories; and through that electronic collection of data we should be able to get some legitimate national statistics.

You say that we could be criticized. I suppose that we can be criticized, but it is not in our jurisdiction to keep those statistics. So whether we want to or not, we just do not have access to them. As a Canadian, I too am a little ashamed that we do not have those statistics, but, again, the federal government does not have the power to go out and gather those statistics. That is in the provincial domain.

Through this funding of the National Safety Code, with the provinces, we have created a tool which in the future will provide statistics. I realize that it gives us no ground one to start from. We will not get that information until possibly 18 months into the future.

With regard to the other question concerning deregulation, I think we have used the term "regulatory reform". That applies only to economic regulation. We certainly cannot say that we are deregulating safety. It is just the opposite, in fact. It is only economic regulation, only entry into the industry and prices.

Senator Spivak: Can you tell us how that will work? You say that the provinces have safety regulations, that it is in their jurisdiction. How will the federal government relate to that to make it uniform? You say that you will be watching it even more closely. What do you mean by that?

Mr. Pringle: I will give you another example. We have a legal opinion from constitutional lawyers in the Department of Justice which explains the jurisdiction over safety. In the highway mode the provinces have 100 per cent, and in that area they can enforce against their own carriers 100 per cent of the safety code. Against federal carriers they can enforce about 80 per cent of the safety code, using their jurisdiction; but regarding that 20 per cent, which has to do with inspections done in the federal carrier's terminal, the Justice Department tells us that the provinces really do not have jurisdiction to do that, that it is our jurisdiction; and in order to enable the provinces

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Dans la même veine, pensez-vous pouvoir expliquer ce que le mot «déréglementation» signifie en ce qui concerne la sécurité? Je ne comprends pas, d'après ce que vous dites, ce que la déréglementation veut dire en matière de sécurité. Vous dites qu'il s'agit d'une nouvelle initiative et que vous exercerez une surveillance plus étroite. La sécurité est du ressort des provinces, mais le gouverneur en conseil peut prendre des règlements. Pouvez-vous expliquer ce terme? Je comprends ce qu'il veut dire dans un autre sens, mais que veut-il dire quand vous l'utilisez? Je pense que c'est un point essentiel. La déréglementation—et je présume que dans le projet de loi elle s'applique à la sécurité suppose-t-elle un transport plus ou moins sécuritaire?

M. Pringle: Monsieur le président, je commencerai par vous dire ce que nous faisons avec les données. Les mesures concernant le code national de la sécurité et les fonds que M. Crosbie a dit avoir réservés pour la collaboration avec les provinces, prévoient l'établissement d'un réseau informatique reliant les données de toutes les provinces et des territoires; et grâce à ce réseau, nous devrions pouvoir avoir des statistiques nationales assez fiables.

Vous dites qu'on peut nous critiquer. J'imagine que oui, mais ce n'est pas à nous qu'il appartient de tenir ces chiffres. Que nous le voulions ou non, nous n'y avons pas accès. Je suis moi aussi un peu embarrassé, en tant que Canadien, que nous n'ayons pas ces statistiques, mais, encore une fois, le gouvernement fédéral n'a pas le pouvoir de les recueillir. C'est aux provinces qu'il appartient de le faire.

Avec le code national de sécurité, établi avec les provinces, nous avons créé un moyen de recueillir désormais ces statistiques. Je suis conscient que ces intentions ne nous donnent pas une base pouvant nous servir de point de départ. Nous n'aurons pas de chiffres avant peut-être 18 mois.

Pour ce qui est de l'autre question concernant la déréglementation, je pense que nous avons employé l'expression «réforme réglementaire». Elle s'applique seulement aux règlements économiques. Nous ne pouvons assurément pas dire que nous déréglementons la sécurité. En fait, c'est le contraire. Nous visons seulement les règlements économiques, seulement l'accès à l'industrie et les prix.

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous nous dire comment on la mettra en œuvre? Vous dites que les provinces s'occupent de la sécurité, que c'est leur compétence. Comment le gouvernement fédéral rendra-t-il ces règlements uniformes? Vous dites que vous exercerez une surveillance encore plus étroite. Qu'entendez-vous par là?

M. Pringle: Je vous donnerai un autre exemple. Nous avons eu l'avis juridique d'avocats constitutionnels du ministère de la Justice qui explique la compétence en matière de sécurité. Sur les autoroutes, les provinces en sont responsables à 100p. 100 et elles peuvent assujettir leurs propres transporteurs à toutes les dispositions du code de sécurité. Pour ce qui est des transporteurs fédéraux, elles peuvent leur imposer environ 80p. 100 des dispositions de leur code; les 20p. 100 qui restent ont trait aux inspections faites par les bureaux fédéraux; le ministère de la Justice nous indique que les provinces n'ont vraiment pas de compétence là-dessus, que c'est la nôtre; et pour permettre aux

[Text]

to do a complete job of inspection enforcement, we need a set of regulations which covers that loophole, and the provinces will administer them.

So we want to cover all of the people on the highway. We want to leave no blank spots.

Senator Spivak: How will you be watching more closely the enforcement of safety regulations?

Mr. Pringle: Partially through the funding program. Part of the funding program is a fiveyear funding of ongoing initiatives; and, of course, part of the funding agreements will be that the enforcement is done, and that we watch it.

Senator Spivak: Then the provincial governments will be doing all of this, and you will be watching them.

Mr. Pringle: That's right.

Senator Davey: As a supplementary, is there not some regulatory reform in deregulation?

Mr. Pringle: I am on the record, so perhaps I should not say this, but I think it is a euphemism.

Mr. Miller: Mr. Chairman, perhaps I might add a few words. I think it is an attempt, as the minister said this morning, to indicate that the reforms which we are undertaking in the economic regulation of transportation are not the same as those that have been undertaken in the United States. There are significant differences.

Senator Davey: And there are significant similarities.

Mr. Miller: Yes, there are also significant similarities; but one significant point is that in practically all areas certainly in trucking we have approached the reforms in a gradual manner rather than saying, on any particular day, "Everything changes from night to day and there is a whole new world out there." The provinces have been gradually reducing their regulation of trucking over the years. There will be a further five-year transition period before we get to the kind of "fitness only" regime that approximates what the U.S. has at the present time, and had on a particular day back in, I believe, 1980.

Mr. Pringle: July 1, 1980.

Mr. Miller: Exactly. So that is why we use a different term. We think that what we are doing is significantly different, that it does protect the public interest where appropriate, that it does provide for a gradual adjustment by the carriers throughout the various industries to the reforms that we are proposing.

Mrs. Bloodworth: I might add that "regulatory reform" more accurately reflects what these bills actually do. Deregulation suggests that you are not going to have any more economic regulation, and that simply is not true. This bill proposes quite a significant amount of regulation. It is different from what exists now, but it is not deregulation.

[Traduction]

provinces de faire une inspection complète, nous avons besoin d'un ensemble de règlements qui leur permet aussi de s'occuper de ces inspections fédérales.

Nous voulons régir tous ceux qui fréquentent les autoroutes. Nous voulons qu'il n'y ait aucune échappatoire.

Le sénateur Spivak: Comment surveillerez-vous de façon plus étroite l'application des règlements de sécurité?

M. Pringle: En partie grâce au programme de financement. Il comprend le financement sur cinq ans des programmes en cours; et, bien sûr, une partie des ententes prévoit que les règlements seront appliqués et que nous veillerons à ce qu'ils le soient.

Le sénateur Spivak: Dans ce cas, les gouvernements provinciaux s'en occuperont entièrement, et vous les regarderez faire.

M. Pringle: C'est exact.

Le sénateur Davey: En guise de question supplémentaire, n'y a-t-il pas une certaine réforme réglementaire dans la déréglementation?

M. Pringle: Comme mes propos figureront au compte rendu, je ne devrais pas le dire, mais c'est un euphémisme.

M. Miller: Monsieur le président, je pourrais peut-être ajouter quelques mots. Je pense qu'il s'agit d'une tentative, comme l'a dit le ministre ce matin, d'indiquer que les réformes que nous entreprenons dans la réglementation économique des transports ne sont pas les mêmes que celles entreprises aux États-Unis. Il y a des différences importantes.

Le sénateur Davey: Et il y a aussi des ressemblances marquantes.

M. Miller: Oui, il y a des ressemblances marquantes; mais il y a un point important, c'est que dans presque tous les secteurs, et certainement dans le secteur du camionnage, les réformes se sont appliquées graduellement, et non pas du jour au lendemain. Les provinces ont réduit graduellement la réglementation du camionnage sur un certain nombre d'années. Il faudra compter encore cinq ans avant de connaître la même situation que celle qui prévaut actuellement aux États-Unis et qui remonte, sauf erreur, à 1980.

M. Pringle: Depuis le 1^{er} juillet 1980.

M. Miller: Exactement. C'est pourquoi nous employons un terme différent. Nous pensons que ce que nous faisons est sensiblement différent, que notre façon de faire protège l'intérêt public lorsque nécessaire et qu'elle permettra aux transporteurs des diverses industries de s'adapter graduellement aux réformes que nous proposons.

Mme Bloodworth: J'ajouterais que la «réforme réglementaire» correspond davantage à ce que proposent ces projets de loi. La déréglementation suggère la suppression totale de la réglementation économique, ce qui n'est pas le cas. Le projet de loi propose un niveau de réglementation passablement différent. La réglementation sera différente de celle qui existe actuellement, mais il n'y aura pas déréglementation.

[Text]

Senator Davey: Then you might equally say that in the United States they have regulatory reform because there were some measures left in place.

Mrs. Bloodworth: In some areas that is correct. They have used a term which does not quite reflect what they did, in some cases.

Senator Spivak: Mr. Chairman, before we leave the safety issue, is one of the differences between the American legislation and what is being proposed here? Can you explain what are the differences?

The Chairman: Senator, I have asked the witness if he could send us a resumé of the differences between the U.S. and Canadian legislation. That will be circulated to all members of the committee.

Mr. Miller: Perhaps I could comment on one other aspect of our U.S. experience. I will address for a moment whether economic deregulation has a detrimental impact on safety. We have been concerned about this allegation, which has been heard on a number of sides, both in the U.S. and here in Canada. We have looked into it to the extent that it is possible to look into it in the U.S. experience. The preponderance of views that we have been able to come up with indicate that there is no direct causal effect between the two. There may well be safety problems in trucking in the United States indeed there are and I do not think anyone would deny that. The question really boils down to whether one should try to solve those safety problems through better safety regulation and enforcement, or through continuing or reinstating economic regulation of the carriers.

It is our view that we should deal with safety problems through safety regulation and that we should deal with the economic situation through economic regulation, and that there is no cause and effect relationship between the two.

A major conference on this subject was held at Northwestern University in Chicago toward the end of June. I believe on the 25th and 26th and at the end of the conference the organizers told us that while they set it up on the premise that there was some validity to the thesis about a cause and effect relationship, indeed the outcome of the conference appeared to be that there is no cause and effect relationship between the two.

Perhaps John might add a few words about this subject, particularly with regard to California.

Mr. Pringle: You can see from the document that was passed around that the fatalities and injuries involved changes, as was discussed this morning. Certainly they have changed. They have cycled through with the business cycle, basically. In 1977, 1978 and 1979 they were higher than they are now. They did go down substantially after deregulation. Deregulation took place in 1980. If you look at that, you would say that there really is no connection between accidents and deregulation, because the safety picture improved considerably.

Senator Stollery: It is an accepted fact in the United States that the 55 miles per hour speed limit, which was imposed

[Traduction]

Le sénateur Davey: Dans ce cas, on pourrait dire que les États-Unis ont également effectué une réforme réglementaire car certaines mesures ont été conservées.

Mme Bloodworth: Dans certains secteurs, c'est exact. Dans certains cas, ils ont employé un terme qui ne correspond pas à ce qui a été fait.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, avant d'en finir avec la sécurité, cette question constitue-t-elle l'une des différences entre la loi américaine et le projet de loi? Pouvez-vous expliquer les différences?

Le président: Monsieur le sénateur, j'ai demandé au témoin s'il pouvait nous envoyer un résumé des différences entre les lois américaine et canadienne. Le document sera distribué à tous les membres du comité.

M. Miller: Je pourrais peut-être parler d'un autre aspect de l'expérience américaine. J'examinerai la question de savoir si la déréglementation économique a eu un effet négatif sur la sécurité. Nous avons été préoccupés par cette allégation, qu'on a entendue de part et d'autre tant aux États-Unis qu'au Canada. Nous n'avons pu examiner la question qu'à la lumière de l'expérience américaine et il est surtout ressorti de cet examen qu'il n'existe aucun lien direct entre la déréglementation et la sécurité. Il y a sans doute des problèmes de sécurité dans le camionnage aux États-Unis, personne ne le niera. Il s'agit de savoir s'il faut tenter de résoudre ces problèmes de sécurité par une réglementation et une application de la réglementation plus adéquates ou s'il faut continuer de rétablir la réglementation économique chez les transporteurs.

Selon nous, il faut traiter le problème de la sécurité par le biais de la réglementation en matière de sécurité et la question économique par le biais de la réglementation économique et nous croyons qu'il n'y a pas de lien de cause à effet entre l'un et l'autre.

Une importante conférence a eu lieu sur cette question à l'université Northwestern à Chicago vers la fin de juin, je pense que c'était vers les 25 et 26 juin, et à la fin les organisateurs nous ont dit qu'ils avaient organisé cette conférence en partant de l'hypothèse qu'il y avait un certain fondement à la thèse selon laquelle il existait un lien de cause à effet; toutefois les résultats de la conférence semblent démontrer le contraire.

John pourrait peut-être ajouter quelques mots à ce sujet, en particulier en ce qui concerne la Californie.

M. Pringle: D'après le document que nous avons distribué, vous pouvez voir que le nombre de décès et de blessures a changé, comme on l'a vu ce matin. La situation a certainement changé. Leur courbe a suivi la courbe d'activité de cette industrie. En 1977, 1978 et 1979, le nombre de décès et de blessures était plus élevé qu'à l'heure actuelle. Après la déréglementation, la situation s'est considérablement améliorée. La déréglementation est entrée en vigueur en 1980. Si vous examinez la question, vous constaterez qu'il n'existe vraiment pas de lien entre les accidents et la déréglementation car la sécurité s'est considérablement améliorée.

Le sénateur Stollery: Il est admis aux États-Unis que la limite de 55 milles à l'heure, qui a été imposée lors de la crise

[Text]

because of the energy crisis, had the biggest effect on lowering accidents and that took place about 1980.

Mr. Pringle: It took place in 1974.

Senator Stollery: In 1974? I thought it was later.

Mr. Pringle: In any case, with regard to economic regulation and activity, what causes accidents? It is exposure, really. The more trucks and traffic on the highway, the more accidents. That is what the chart reflects.

Senator Davey: This morning there was reference to California. Was the witness from British Columbia correct when he said that California deregulated and then changed its mind?

Mr. Pringle: I went to California in February to find out about that. I spoke with the Public Utility Commission, the Highway Patrol, the Teamsters Union and the California Trucking Association. It is a very complex situation that is hardly comparable to Canada. The Public Utility Commission there, which is similar to our CTC, under a certain amount of pressure deregulated entry and rates in April 1980. There was no legislative change. In 1982 or 1983 the lobbying began by the Teamsters Union or the Trucking Association to reinstate the regulations. Public hearings were held in 1985, and it was found that there were problems with safety, that accidents were increasing. Naturally, accidents had increased from 1982 to 1985. It is amazing how little was said about safety in those hearings. There was mention of it but nothing much more. Anyway, this is what they used to reinstate the rate regulation, which was carried out by the Public Utility Commission, once again without legislation. There are bills in the U.S. legislature which would deregulate the industry again. These bills are supported by the highway patrol because safety and deregulation enforcement are tied together in them.

Senator Davey: So what he said this morning is correct?

Mr. Pringle: It is partially true.

Senator Adams: During the lunch hour I went through the yellow pages to see if I could find any trucking companies in the Yukon and the Northwest Territories. Most of the trucking companies seem to be based in the south and deliver goods to communities in the MacKenzie Delta and the Yukon. How will the territorial governments regulate trucking companies when they are not from the territories? Most of the trucking companies operating in the Yukon seem to be from Fort Nelson, British Columbia and most of the companies operating in the MacKenzie Delta are from Edmonton.

Mr. Pringle: This morning the witness said that rural areas would lose service because of this bill. Part 3 of the bill leaves the intra-provincial part of an extra-provincial undertaking to provincial government discretion. Basically the bill removes the federal government from the rural service question com-

[Traduction]

énergétique, a contribué considérablement à réduire le nombre d'accidents; or cette mesure a été appliquée vers 1980.

M. Pringle: En 1974.

Le sénateur Stollery: En 1974? Je pensais que c'était plus tard.

M. Pringle: Quoi qu'il en soit, en ce qui concerne la réglementation et l'activité économiques, quelle est la cause des accidents? C'est l'ampleur des risques. Plus il y a de camions et d'automobiles sur la route, plus il y a d'accidents. C'est ce qu'indique le tableau.

Le sénateur Davey: Il a été question ce matin de la Californie. Le témoin de la Colombie-Britannique avait-il raison lorsqu'il disait qu'après avoir déréglementé, la Californie est revenue à la réglementation?

M. Pringle: Je suis allé en Californie en février pour voir ce qu'il en est. J'ai parlé à des représentants de la Public Utility Commission, la Highway Patrol, le syndicat des camionneurs et la California Trucking Association. La situation est très complexe et difficilement comparable à celle qui prévaut au Canada. La Public Utility Commission, qui est un peu l'équivalent de la Commission canadienne des transports a, à la suite de certaines pressions, déréglementé les entrées et les taux en avril 1980. Mais il n'y a eu aucune modification à la loi. En 1982 ou 1983, le syndicat des camionneurs ou la Trucking Association a commencé à faire du lobbying en vue d'obtenir le rétablissement de la réglementation. Des audiences publiques ont eu lieu en 1980 et on a constaté que la sécurité posait un problème, que le nombre d'accidents augmentait. Naturellement, le nombre d'accidents s'est accru de 1980 à 1982. Il est étonnant de constater à quel point il a été peu question de sécurité au cours de ces audiences. Il en a été question, mais sans plus. Quoi qu'il en soit, ils se sont servis de cela pour rétablir la réglementation des taux, approuvée par la Public Utility Commission sans modification législative. Il y a actuellement des projets de loi à l'Assemblée législative qui visent à déréglementer de nouveau l'industrie. Ces projets de loi ont l'appui de la Highway Patrol (police routière) parce que l'application des mesures de sécurité et de la réglementation relève d'elle.

Le sénateur Davey: Donc, ce qu'on a dit ce matin est exact?

M. Pringle: En partie.

Le sénateur Adams: Pendant l'heure du lunch, j'ai parcouru les pages jaunes pour voir s'il y a des entreprises de camionnage au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Il semble que la plupart se trouvent dans le sud et qu'elles livrent les marchandises aux collectivités du Delta du MacKenzie et du Yukon. Comment les gouvernements territoriaux pourront-ils réglementer les compagnies de camionnage si celles-ci ne sont pas établies dans les territoires? La plupart de ces compagnies qui desservent le Yukon semblent être établies à Fort Nelson (Colombie-Britannique) et la majorité de celles qui desservent le Delta du MacKenzie se trouvent à Edmonton.

M. Pringle: Ce matin, le témoin a dit que le projet de loi entraînerait une réduction des services dans les régions rurales. La partie 3 du projet de loi place les activités intraprovinciales d'une entreprise extra provinciale sous l'autorité du gouvernement provincial. Essentiellement, le projet de loi exclut com-

[Text]

pletely. Bill C-19 deals with intra-provincial and international trucking. Most of the rural service is provided by intra-provincial trucking which is controlled either by the province or the territory. Now, if there is any—and there must be some—intra-regional service in the territories, it is the prerogative of that territory to regulate it as it sees fit, not according to Bill C-19. Bill C-19 will give the territories authority to do that and also the authority to do so as they wish.

Senator Adams: Earlier you said that some of the provinces would have to make more regulations to regulate trucking companies. Most of the people who own trucking companies serving Yellowknife, Hay River and Whitehorse do not live in any of those communities. How will the legislatures in Yellowknife and Whitehorse regulate these companies, unless it is done through bylaws in the municipalities, which have nothing to do with the Denison Highway and the MacKenzie Highway.

Mr. Pringle: If I understand your question, you are wondering how local people can get into the trucking business.

Senator Adams: Partially, but I am also concerned about the regulation of trucking companies owned by people who live in British Columbia and Alberta.

Mr. Pringle: The purpose of this bill is to remove that dispute or conflict between those two sets of carriers. It would give carriers from the territories easier access to get into the market. Right now the large carriers are, as you say, in Edmonton, Vancouver and so on, and they have a lot of clout. They can afford a lawyer to go before the board to protest everyone who appears for a licence. If a small man from the territories wants a licence, it is quite difficult and costs him a lot of money. That will not be the case when this legislation becomes law. It will be much easier for small entrepreneurs to get into the trucking business. Some people have said that this is a negative thing. I do not think it is.

Senator Adams: In the past couple of years things have changed quite a bit. They have a regulation that says you have to have a northern purpose to operate in the territories. For those who wish to get into a joint venture with a company in the south, it will be difficult because they cannot afford it. Also, because these companies are located in British Columbia and Alberta, it will be hard to make regulations because of overlap, and they will not need to own business in the territory.

Mr. Pringle: I am not sure of what more we can say than what we have said. We cannot control anything related to investment in companies, other than mergers and acquisitions among companies, which is in Bill C-18, and we will be coming to that.

[Traduction]

plètement le gouvernement fédéral de la question des services en région rurale. Le projet de loi traite du camionnage intra-provincial et international. La plupart des services ruraux sont assurés par des entreprises de camionnage intraprovinciales contrôlées par la province ou par le territoire. S'il existe, ce qui est certainement le cas, un service intrarégional dans les territoires, les autorités territoriales ont la prérogative de réglementer cette activité comme elles l'entendent, et non pas conformément au projet de loi C-19. Ce projet de loi vise à conférer aux territoires le pouvoir de le faire et aussi de procéder comme ils l'entendent.

Le sénateur Adams: Vous avez dit plus tôt ce matin que certaines provinces devront faire de nouveaux règlements pour réglementer les compagnies de camionnage. La plupart des propriétaires des compagnies de camionnage qui desservent Yellowknife, Hay River et Whitehorse ne vivent pas dans ces collectivités. Comment les Assemblées législatives à Yellowknife et à Whitehorse pourront-elles réglementer ces compagnies, si ce n'est pas le biais d'arrêts établis par les municipalités, lesquelles n'ont rien à voir avec la route Denison et la route du MacKenzie.

M. Pringle: Si je comprends bien votre question, vous vous demandez comment les résidents des localités pourront prendre pied dans l'industrie du camionnage.

Le sénateur Adams: En partie, mais je m'inquiète aussi de la réglementation des compagnies de camionnage appartenant à des résidents de Colombie-Britannique et de l'Alberta.

M. Pringle: Ce projet de loi vise à éliminer le conflit entre ces deux groupes de transporteurs. Il assurera aux transporteurs des territoires un accès plus facile au marché. À l'heure actuelle, les gros transporteurs sont établis, comme vous le dites, à Edmonton, Vancouver, etc., et ils ont beaucoup de poids. Ils ont les moyens d'envoyer un avocat devant la Commission pour s'opposer à quiconque demande une licence. Si un petit entrepreneur des territoires veut obtenir une licence, cela lui est actuellement difficile et coûteux. Quand le projet de loi aura été adopté, ce ne sera plus le cas. Il sera beaucoup plus facile aux petits entrepreneurs d'entrer dans l'industrie du camionnage. Certains ont dit que ce serait une mauvaise chose, mais je ne le pense pas.

Le sénateur Adams: Les choses ont beaucoup changé ces dernières années. La réglementation exige d'une entreprise qu'elle serve les intérêts du Nord pour pouvoir mener des activités dans les territoires. Les choses seront difficiles pour ceux qui veulent se lancer dans une entreprise conjointe avec une compagnie du sud car ils n'en auront pas les moyens. En outre, parce que ces compagnies sont établies en Colombie-Britannique et en Alberta, il sera difficile d'établir des règlements à cause du chevauchement des compétences et il ne sera pas nécessaire de posséder une entreprise dans les territoires.

M. Pringle: Je ne suis pas certain qu'il y ait plus à dire que ce que nous avons déjà dit. Nous n'exerçons aucun contrôle en ce qui concerne les immobilisations dans les compagnies, mises à part les fusions et les acquisitions entre compagnies, ce que prévoit le projet de loi C-18; nous aborderons cet aspect un peu plus tard.

[Text]

Senator Adams: My question is: What can the two territories do about this situation? How much power will they have to regulate companies coming into the territories? Will they hire local people or continue to hire drivers from the south? To me, these bills should create more jobs in the communities. If they do not, what are they good for?

Mr. Pringle: Economic regulation is a double-edged sword. If you protect the transportation jobs in the territory, you immediately impose a higher cost of living on the rest of the people living there because freight rates become higher. When you are as far away as the territories, freight rates are quite important. However, there is a balance there somewhere, and I think this bill will do the people there more good than harm. It will allow a small entrepreneur to get into the business. The trucking industry is reasonably easy to get into, and from that point of view, it will create more—

Senator Davey: But what if somebody gets up there and runs into a rip-off? Who will do anything about it?

Mr. Pringle: A rip-off?

Senator Davey: If a trucker goes up there into the north and rips off a community, what will happen?

Mr. Pringle: You have the courts, the same as you do today, sir.

Mrs. Bloodworth: Probably more important, senator, is that it will be much easier for someone else to get in and if indeed another trucker is charging too high a rate, he will go out of business because someone else will come in and operate another trucking business. Therefore the one who is operating the ripoff will not be able to object to the entry of the trucker coming in to offer a better service, as he could today.

Senator Davey: That is the trouble with the whole setup. I think what Senator Adams is expressing what troubles some of us. I think with respect to the situation in the north, we will have to see what happens. You say it is going to advantage the far north, but I cannot see how. I might be wrong.

Mr. Miller: One thing of which I should just remind you is that the territorial governments signed the memorandum of understanding for this regulatory reform, as did each of the provincial governments; so they were in agreement with that. Perhaps Mr. Pringle has something else to add to that.

Mr. Pringle: I just want to say there is one jurisdiction in Canada which has had considerable experience with non-economic regulation, and that is Alberta. They have never had economic regulation, ever. I do not think anyone could look at the Alberta trucking industry and say that that is a bad example of a trucking industry. In fact, they are one of the strongest industries in Canada. They are most pro-active, and they are the one trucking group I might say who are fully supportive of Bill C19 and the National Safety Code. They are the only ones who have had any experience with the subject, and they are telling us to hurry up and get on with it.

[Traduction]

Le sénateur Adams: Ma question est la suivante: que peuvent faire les deux territoires à cet égard? Dans quelle mesure pourront-ils réglementer les compagnies qui feront des affaires dans les territoires? Ces compagnies embaucheront-elles des résidents ou continueront-elles de faire appel à des camionneurs du sud? Pour moi, ces projets de loi doivent créer plus d'emplois dans les collectivités sinon, quelle est leur utilité?

M. Pringle: La réglementation économique est une arme à deux tranchants. Si vous protégez les emplois de l'industrie du transport dans les territoires, vous soumettez immédiatement les résidents à un coût de la vie plus élevé à cause de l'augmentation des taux de transport. Dans une région aussi éloignée que les territoires, les taux sont importants. Toutefois, il y a un certain équilibre et je pense que le projet de loi fera plus de bien que de mal aux personnes intéressées. Il permettra à un petit entrepreneur de prendre pied dans l'industrie. L'industrie du camionnage est relativement facile d'accès et, de ce point de vue, le projet de loi créera davantage . . .

Le sénateur Davey: Mais que survient-il si quelqu'un se rend dans le nord et abuse de la situation? Qui pourra intervenir?

M. Pringle: S'il abuse?

Le sénateur Davey: Si un camionneur se rend dans le nord et pratique des taux excessifs dans une collectivité, que surviendra-t-il?

M. Pringle: Il y aura les tribunaux, tout comme à l'heure actuelle.

Mme Bloodworth: Ce qui est plus important, sénateur, c'est qu'il sera plus facile de prendre pied dans l'industrie du camionnage, de sorte que si un camionneur pratique des taux trop élevés, il se verra évincé par ses concurrents. Celui qui pratique des taux excessifs ne sera pas en mesure de s'opposer, comme il peut le faire actuellement, au camionneur qui offre de meilleurs services.

Le sénateur Davey: Le problème est là. Je pense que le sénateur Adams exprime la préoccupation de plusieurs d'entre nous. Il nous faudra voir de quoi il retourne en ce qui concerne le nord. Vous dites que le projet de loi avantagera les régions reculées du nord, mais je ne vois pas comment. Je peux me tromper.

M. Miller: Je tiens à vous rappeler que les gouvernements territoriaux ont signé le mémoire d'entente de la réforme réglementaire, tout comme les gouvernements provinciaux; ils étaient donc d'accord. M. Pringle a peut-être autre chose à dire.

M. Pringle: J'aimerais dire qu'il y a une province canadienne qui a une longue expérience de la non réglementation économique, c'est l'Alberta. Il n'y a jamais eu de réglementation économique dans cette province. Je ne pense pas que quiconque puisse dire de l'industrie du camionnage en Alberta qu'elle est un mauvais exemple. En fait, elle est l'une des industries les plus dynamiques au Canada. Elle est très active et le secteur du camionnage est le seul qui soit entièrement favorable au projet de loi C-19 et au Code national de sécurité. Ils sont les seuls à posséder une expérience à cet égard et nous pressent de suivre leurs traces.

[Text]

If I may, Mr. Chairman, I have an article here that was written by the Alberta Trucking Association about the connection between economic regulation and safety, and what their opinion is.

Senator Adams: I do not know whether this applies in parts of Ontario and Quebec, but in most of the remote areas in the north, especially the Mackenzie Delta, and I think the highway that runs from Hay River up to Yellowknife, up to Inuvik and even right up to Tuktoyaktuk, you have what they call winter roads. Will this bill make any difference as to how that will operate? Will that affect the maintenance on winter roads and clearing the roads of snow in the winter time?

Mr. Pringle: I believe that is done through contract, is it not? It is not considered a regular road, Mr. Chairman. It is done through contracts. If it is similar to the ones I have seen before, it is done in Manitoba and the territories. The work is tendered out and the contractor who makes the best bid then builds the road and provides the transportation.

This bill would have very little to do with that sort of operation. It is not common carrier at all; it is a contract.

Senator Adams: But again, it goes back to the company. Some of the communities in the north do not have equipment and the equipment is brought in from the south to clear the roads and look after the maintenance of the winter roads. My concern is that I do not know how expensive it is to operate those winter roads with respect to trucking goods to supply communities in the north, especially in the Mackenzie. If you have a territorial government to regulate that, that is all right, but for me it is the same thing again. Some other trucking company gets the contract, and they look after all the highway from the south and the trucking of goods to the community.

Senator Graham: I have a supplementary with respect to the article that was circulated by Mr. Pringle. Mr. Pringle, do you have other testimony of a similar nature?

Mr. Pringle: Are you referring to other clippings, and so on?

Senator Graham: Yes.

Mr. Pringle: Yes, I do.

Senator Graham: Could those be made available to the committee?

Mr. Pringle: I have some of it here, and I have others back at the office.

Senator Graham: I wonder if you have any testimony or clippings which would indicate an opposite point of view?

Mr. Pringle: They come down on both sides. I did not bring any of the opposite point of view. I figured the trucking industry would do that for me.

Senator Graham: Perhaps forewarned is forearmed. Perhaps you could make the opinion of both sides available to the committee, and it would be preferable to have them earlier rather than later.

[Traduction]

Si vous me permettez, monsieur le président, j'ai ici un article dans lequel l'Alberta Trucking Association exprime son opinion au sujet du lien entre la réglementation économique et la sécurité.

Le sénateur Adams: Je ne sais pas si cela s'applique à certaines régions de l'Ontario et du Québec, mais dans la plupart des régions reculées du nord, en particulier dans le delta du Mackenzie, il y a ce qu'on appelle les routes d'hiver, notamment la route entre Hay River et Yellowknife, jusqu'à Inuvik et même jusqu'à Tuktoyaktuk. Le projet de loi modifiera-t-il quelque chose pour ce qui est de l'exploitation de ces routes? Affectera-t-il l'entretien des routes et leur dénéigement?

M. Pringle: Je pense que cela se fait par contrat, n'est-ce pas? Cette route n'est pas considérée comme une route ordinaire, monsieur le président. L'entretien est fait par contrat. Si c'est la même chose que pour les routes que je connais, cela se fait au Manitoba et dans les territoires. On procède à des appels d'offres et l'entrepreneur qui fait la plus basse soumission construit la route et assure le transport.

Le projet de loi aurait très peu à voir avec ce type de fonctionnement. Il ne s'agit pas d'un transporteur ordinaire, mais d'un contractuel.

Le sénateur Adams: Mais là encore, tout dépend de la compagnie. Certaines localités du Nord ne sont pas équipées et doivent faire venir le matériel du Sud pour pouvoir déblayer et entretenir les routes l'hiver. Mais je ne sais pas combien il en coûte pour les entretenir afin que les denrées puissent être acheminées par camion vers les localités du Nord, surtout dans le Mackenzie. S'il existe un gouvernement territorial capable de réglementer cette question, c'est parfait, mais pour moi, c'est la même rengaine. Une autre société de camionnage obtient le contrat, et elle s'occupe de l'entretien des routes à partir du Sud et de l'acheminement par camion des denrées vers la région.

Le sénateur Graham: J'ai une question supplémentaire à poser au sujet de l'article qu'a fait circuler M. Pringle. Monsieur Pringle, avez-vous d'autres documents semblables?

M. Pringle: D'autres coupures de journaux?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Pringle: J'en ai.

Le sénateur Graham: Le comité pourrait-il en obtenir copie?

M. Pringle: J'en et j'en ai ici même ai d'autres à mon bureau.

Le sénateur Graham: Je me demande si dans certains documents ou articles, on contredit ce point de vue?

M. Pringle: Il y en a pour illustrer les deux côtés de la médaille. Toutefois, je n'en ai apporté aucun qui contredise ce point de vue. J'ai pensé que l'industrie du camionnage s'en chargerait.

Le sénateur Graham: Il vaut peut-être mieux prévenir que guérir. Vous auriez peut-être avantage à faire connaître les deux côtés de la médaille au comité, car il serait peut-être préférable de les avoir tôt que tard.

[Text]

Mr. Pringle: I have a document here which I hesitate to pass out. You may have heard of a video. The video we saw this morning reminded me of it. I do not know what is on this video, so I do not know what to expect. However, *60 Minutes*, put out a video about trucking — in March, I think it was. The Canadian Trucking Association showed that video before the House of Commons committee. I have a document here where the President of the American Trucking Association rebutted the video, but I do not know how much use it is to you if you have not seen the video.

Senator Davey: What does the video say?

Mr. Pringle: It was a rather scary thing. It started out by showing a fellow going down the highway, and running over a woman and kids in a station wagon. Then it showed him in jail, and it showed his trucks full of bottles of whiskey, and it was a terrible mess. It showed up the trucking industry as being something pretty bad. Then it showed inspection stations, and they said in the dialogue that the inspection stations took off the road 70 per cent of the vehicles they inspected. Again, that was a very misleading statement, because although it is true that they take off the road 70 per cent of the vehicles they inspect, they do not inspect all of the vehicles that are on the road. They eyeball the vehicles and if the vehicles do not look good, they bring them in for inspection and, if they fail, they take them off the road. However, probably 75 per cent of the vehicles that are using the road are let go by without inspection. However, that did not come out in the television series.

What I have here are comments from Mr. Donnelly. They can stand on their own, and, if you wish, I will pass them around.

Mr. Miller: Mr. Chairman, if I might just add to that, on the subjects we have been discussing this morning, and on others that will come up, we have approximately ten studies that have been done which we would be happy to supply to the committee, if you wish. For example, there is one that reports on trucking and railroad deregulation in the U.S. It was undertaken by a former head of the Interstate Commerce Commission in the U.S., et cetera. They touch on the air sector, the rail sector and the trucking sector and so on. I would be happy to provide those to the clerk for distribution to members of the committee.

Senator Davey: Mr. Chairman, I am confused about the video we were discussing. Who made that video.

Mr. Pringle: You are referring to the previous one I mentioned?

Senator Davey: Yes.

Mr. Pringle: That was "*60 Minutes*, the American program.

Senator Davey: It does not refer to the Canadian Trucking Association?

Mr. Pringle: No. The Canadian Trucking Association presented it to the committee in the House of Commons. They obtained a copy of the video and played it.

[Traduction]

M. Pringle: J'ai ici un document que j'hésite à vous distribuer. Vous avez peut-être entendu parler d'un vidéo. Celui que nous avons vu ce matin m'y a fait penser. J'ignore ce qu'il représente, de sorte que je ne sais à quoi m'attendre. Toutefois, l'émission «60 Minutes» a fait passer un vidéo sur le camionnage en mars, je crois. L'Association canadienne du camionnage l'a montré au Comité de la Chambre des communes. J'ai ici un document dans lequel le président de l'Association canadienne du camionnage réfute le contenu du vidéo, mais je ne sais pas si cela vous sera vraiment utile étant donné que vous ne l'avez pas vu.

Le sénateur Davey: Quelle en est le sujet?

M. Pringle: Plutôt effrayant. On voyait au début un conducteur frapper une femme et des enfants qui étaient dans une familiale. On le voyait ensuite en prison, puis on montrait ses camions pleins de bouteilles de whisky. Quel gâchis c'était! L'industrie du camionnage paraissait sous un triste jour. On voyait ensuite des postes d'inspection et on disait que ces postes retiraient de la circulation 70 p. 100 des véhicules qu'ils inspectaient. C'était plutôt erroné à nouveau, parce que même s'il est vrai qu'ils retirent de la route 70 p. 100 des véhicules qu'ils inspectent, ils n'inspectent pas tous les véhicules qui sont sur la route. Ils choisissent les véhicules qui leur semblent suspects, ils les arrêtent pour les inspecter, s'ils prennent les conducteurs en flagrant délit, ils leur retirent leur permis. Toutefois, il y a probablement 75 p. 100 des véhicules qui utilisent le réseau routier sans être inspectés. Ce n'est pas ce qui est ressorti de la série télévisée.

J'ai ici des commentaires de M. Donnelly. Ils sont explicites et si vous le désirez, je vais vous les faire circuler.

M. Miller: Monsieur le président, si vous me permettez d'ajouter un mot, au sujet des questions dont nous avons discuté ce matin et d'autres qui seront soulevées, nous avons approximativement dix études qui ont été effectuées et que nous serions heureux de fournir au comité, s'il le désire. Par exemple, il y en a une qui traite de la déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux États-Unis. Elle a été effectuée par un ancien chef de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis. On y aborde aussi les sociétés aériennes et ferroviaires et l'industrie du camionnage. Je serais heureux de la remettre au greffier pour qu'il la distribue aux membres du comité.

Le sénateur Davey: Monsieur le président, je me pose quelques questions au sujet du vidéo dont nous discutons. Qui l'a réalisé.

M. Pringle: Faites-vous allusion à celui que j'ai mentionné d'abord?

Le sénateur Davey: Oui.

M. Pringle: C'était l'équipe de recherche de l'émission américaine «60 Minutes».

Le sénateur Davey: Il ne traite donc pas de l'Association canadienne du camionnage?

M. Pringle: Non. Cette association l'a pourtant présenté au comité de la Chambre des communes. Elle en avait obtenu un copie.

[Text]

I have a couple more magazine articles here and a clipping from the American legislation that gives the President of the United States the power to suspend and so on. The committee might be interested in that.

The Chairman: Can we now move on to Bill C-18?

Senator Stewart: I had some questions on this bill, Mr. Chairman. I am looking at the interpretation sections and comparing the difference between a local truck undertaking and an extraprovincial truck undertaking.

If I recall correctly what you said earlier, undertakings which are involved in extraprovincial trucking, and also trucking from point to point within a province, all come within one category. They are, technically, under federal jurisdiction, whereas local trucking undertakings are under provincial jurisdiction.

Can you tell us what the statistics are in a specific province? For example, what percentage of the trucking activity in Nova Scotia is local truck undertaking; and what percentage is extra-provincial truck undertaking in each of the other provinces? Do you have those statistics?

Mr. Pringle: We have access to that particular information. I have not broken it down in that particular way, but I will get that for you fairly quickly.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It would be useful because, if I understand correctly, you are saying that local truck undertakings will not be affected directly by this regulation although they may be affected indirectly.

Mr. Pringle: Obviously, there is an overlap in the intraprovincial. Nationally the carriers which fall under federal jurisdiction earn approximately two-thirds of the revenue in Canada of for-hire carriers. Let us not confuse this with carriers like Steinberg's and Canadian Tire. The for-hire federal carriers earn about two-thirds of the revenue. One-half of that revenue is earned intraprovincially.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Earlier you said that the purpose of this legislation is for the benefit of those who use the service. That is a very lippy, inclusive expression. You might say that the purpose of an army in a war is to serve the nation and at least half of the soldiers may get killed. You may wonder how well those soldiers were served.

If the extra-provincial truck undertakings flourish and prosper to a higher degree as a result of this legislation, they will be in a position to squeeze out more and more of the local truck undertakings, because, as we have already established, there is no impervious lie; is that correct?

Mr. Pringle: I do not think it will be divided quite that neatly. The present economic regulatory scheme has kept a lot of people who are presently intraprovincial carriers out of the extra-provincial market because they were refused licences. If, in five years from now, we again look at these statistics, we may find a considerable shift in favour of the extra-provincial

[Traduction]

J'ai quelques articles de revues de plus ici et un extrait de la loi américaine qui donne au président des États-Unis le pouvoir de surseoir à l'application de la loi. Le comité pourrait désirer en prendre connaissance.

Le président: Pouvons-nous maintenant passer au projet de loi C-018?

Le sénateur Stewart: J'ai quelques questions à poser au sujet de ce projet de loi, monsieur le président. Je regarde les articles de définition et je compare celles d'une entreprise de camionnage local et d'une entreprise extra-provinciale de camionnage.

Si je me rappelle bien ce que vous avez dit plus tôt, les entreprises extra-provinciales et intra-provinciales de camionnage entrent dans la même catégorie. Elles relèvent du Fédéral, et les entreprises locales des provinces.

Pouvez-vous nous dire ce que cela représente dans une province précise? Par exemple, quelle proportion du camionnage en Nouvelle-Écosse est assurée par des entreprises locales, et quelle proportion est assurée par des entreprises extra-provinciales dans chacune des autres provinces? Avez-vous ces chiffres?

M. Pringle: Nous pouvons les avoir. Je ne les ai pas répartis de cette façon, mais je ferai faire cette ventilation rapidement pour vous.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce serait utile parce que si je comprends bien, les entreprises locales de camionnage ne seront pas visées par ce règlement directement bien qu'elles puissent l'être indirectement.

M. Pringle: De toute évidence, il y a un chevauchement dans le transport intra-provincial. Sur le plan national, les transporteurs qui relèvent du Fédéral gagnent approximativement les deux-tiers des recettes au Canada des entreprises de transport pour compte d'autrui, à ne pas confondre avec des transporteurs comme Steinberg et Canadien Tire. Les transporteurs fédéraux pour compte d'autrui gagnent environ les deux-tiers des recettes dont la moitié sont assurées par le transport intra-provincial.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous avez dit que le but de ce projet de loi est de favoriser ceux qui utilisent le service. C'était plutôt vague, comme déclaration. Vous pourriez dire que le but d'une armée en temps de guerre est de servir la nation et au moins la moitié des soldats pourraient être tués. On pourrait se demander comment on a servi ces soldats.

Si les entreprises de camionnage extra-provinciales prospèrent énormément grâce à ce projet de loi, elles seront en mesure de resserrer de plus en plus leur étau autour des entreprises locales, car, comme nous l'avons déjà établi, ces domaines de transport se chevauchent, n'est-ce pas?

M. Pringle: Je ne pense pas que la division sera aussi nette. Le système de réglementation économique actuel a maintenu une foule de transporteurs intra-provinciaux, à l'extérieur du marché extra-provincial en leur refusant des licences. Si, dans cinq ans, nous réexaminons la situation, nous pourrions découvrir une beaucoup plus forte proportion de transporteurs extra-

[Text]

carrier. That does not mean that the intraprovincial carriers will be out of business. That carrier may have crossed the line. He may now fall between provinces and not within a province. He will have a lot more freedom to do that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I must say, Mr. Chairman, that the witness this morning made quite an impressive case. As I understand his case, he fears that, for various reasons, this measure will expose what is really a local, provincial truck undertaking in British Columbia to competition from firms which have a much broader base and which, consequently, could, for a period, negotiate considerably lower rates than his firm can negotiate and which, indeed, might be able to obtain within British Columbia quite profitable routes which the firm, which was represented before us this morning, now serves and from which it draws revenue which, to some extent, subsidizes its other routes which are not as profitable. It seems to me that is a pretty impressive case in terms of how the market operates in the real world.

Mr. Pringle: Except that that is possible under the present regime. What you are talking about has happened and it is happening today.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are saying that it will not happen to a greater extent under this legislation; is that correct?

Mr. Pringle: Only to the extent that this legislation may encourage people to actually go out and reach out and compete more actively.

This morning the witness mentioned Yellow Freight, which is a fairly new arrival in the Vancouver market. They have shown no signs of wanting to go across Canada, as he suggested.

Consolidated Freightways or Canadian Freightways have been in Alberta and British Columbia for 25 years and everyone in the trucking industry looks up to them as an example of how to succeed. They are accepted full members of all the trucking associations and are thought of as an excellent corporate citizen. Every example is different.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): You are saying that what I put together as a summary of his testimony is quite inaccurate. As I recall what he said, and he agreed to it, it was that he feared that the result of this would be more expensive and less efficient service to smaller centres and rural areas coupled with not necessarily lower and better service to the larger centres. You are saying that is quite inaccurate.

Mr. Pringle: No, I am saying it is entirely possible, but it is a hypothesis which could happen today without any change in legislation.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In other words, you are saying that this has no effect at all on that situation.

Mr. Pringle: It does not create more protection, if that is what you mean, for the local carrier. That is what he is seek-

[Traduction]

provinciaux, ce qui ne signifie pas que les transporteurs intraprovinciaux seront en faillite. Ils pourront avoir changé de domaine et être devenus des transporteurs extra-provinciaux plutôt qu'intraprovinciaux. Il leur sera beaucoup plus facile de le faire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je dois dire, monsieur le président, que le témoin ce matin a fort bien fait valoir son point de vue. D'après ce que j'ai compris, il craint que pour diverses raisons cette mesure n'expose son entreprise de camionnage provinciale locale en Colombie-Britannique à la concurrence de sociétés de grande envergure, qui pourraient ainsi se permettre de négocier pendant une période assez longue des taux considérablement inférieurs à ce que sa propre société peut négocier et qui en fait pourraient obtenir dans la province des itinéraires tout à fait rentables que sa société, qui a été représentée nous ce matin, dessert actuellement et dont elle tire des recettes qui, dans une certaine mesure, compense pour d'autres itinéraires moins rentables. Il me semble que c'était un cas assez frappant pour illustrer la façon dont le marché fonctionne en réalité.

M. Pringle: Sauf que c'est possible dans le régime actuel. Cet dont vous parlez s'est déjà produit et se produit toujours.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que cela ne se produira plus tellement en vertu de ce projet de loi, n'est-ce pas?

M. Pringle: Seulement dans la mesure où ce projet de loi peut inciter certains à se livrer à une concurrence plus vive.

Ce matin, le témoin a mentionné la société Yellow Freight, qui est une nouvelle arrivée sur le marché de Vancouver. Cette société a manifesté le désir d'effectuer du commerce extra-provincial, selon le témoin.

Les sociétés *Consolidated Freightways* ou *Canadian Freightways* desservent l'Alberta et la Colombie-Britannique depuis 25 ans, et tous les membres de l'industrie du camionnage les considèrent comme un exemple de succès. Elles font partie de toutes les associations de camionnage et jouent un rôle social important. Il n'y a aucun exemple pareil.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Vous dites que mon résumé de son témoignage est tout à fait inexact. D'après ce que je me rappelle, et il l'a reconnu lui-même, il craignait que ce projet de loi n'entraîne une hausse de prix et une baisse d'efficacité dans les plus petits centres et les régions rurales, tandis que le service ne serait pas nécessairement ni meilleur marché ni amélioré dans les grands centres. Vous dites que c'est tout à fait inexact.

M. Pringle: Non, je dis que c'est tout à fait possible, mais c'est une hypothèse qui pourrait se vérifier aujourd'hui sans changement législatif.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Autrement dit, vous dites que ce projet de loi ne changera en rien la situation actuelle.

M. Pringle: Il n'apporte pas plus de protection, si c'est ce que vous voulez dire, aux transporteurs locaux. C'est ce qu'ils aimeraient obtenir. Ils veulent que les transporteurs locaux

[Text]

ing. He is seeking increased protection from competition, and this does not give him that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): There is going to be easier access by potential competitors under the new scheme; is that not correct?

Mr. Pringle: Yes. Intra-provincially that is a provincial responsibility. Bill C-19 will not do that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We have already established that the strength of an extra-provincial carrier almost inevitably affects the competence of that carrier within a province.

Mr. Pringle: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So that indirectly it will have an effect upon a carrier operating only within British Columbia; is that not correct?

Mr. Pringle: That is true.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): He may have a point there.

Mr. Pringle: He may have.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It would be interesting to get figures, and you have already agreed to give us those.

It would be helpful also to be told how many players we are talking about here. When we are talking about airlines, we know roughly what is involved. When we are talking about railway companies, we know roughly what is involved. How many extra-provincial truckers are we talking about and, in any relevant measure, what are their sizes?

I believe, as I said this morning when the minister was here, strongly in competition being between roughly equal players, but when a competition is not between roughly equal players, it is really not competition notwithstanding that the rules in the rule book may say that it is competition. It would be very helpful to know who are the big players as of now. They are not all starting equal. Perhaps we could have those statistics.

Another concern deals with the matter of take overs. We established this morning that, insofar as air carriers are concerned, we have a Canadian rule. Am I correct in thinking that there is no such requirement with regard to extra-provincial trucking undertakings.

Mr. Pringle: That is true, there is no such requirement.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Consequently, with much easier access, not only new Canadian trucking undertakings could become established, but non-Canadian trucking undertakings could become established.

Mr. Pringle: That is correct.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): In addition, foreign owners could buy out Canadian trucking companies.

Mr. Pringle: That is correct.

[Traduction]

soient d'avantage protégés contre la concurrence, et ils ne trouvent pas cette protection dans le projet de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le nouveau système permettra un accès plus facile aux concurrents éventuels, n'est-ce pas?

M. Pringle: Oui. Au niveau intra-provincial, c'est une responsabilité provinciale. Le projet de loi C-19 n'aura pas cet effet.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous avons déjà établi que l'envergure d'un transporteur extra-provincial influe presque inévitablement sur la compétence de ce transporteur au sein d'une province.

M. Pringle: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): De telle sorte qu'indirectement, ce projet de loi aura des répercussions pour un transporteur qui dessert uniquement la Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

M. Pringle: C'est juste.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il a peut-être raison là-dessus.

M. Pringle: Peut-être.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il serait intéressant d'avoir des chiffres, et vous avez déjà consenti à nous les fournir.

Il serait utile aussi qu'on dise de combien d'intervenants il s'agit ici. Pour les sociétés aériennes et ferroviaires, nous le savons approximativement. De combien de sociétés de camionnage extra-provinciales s'agit-il et, de façon pratique, quelle est leur envergure?

Comme je l'ai dit ce matin en présence du ministre, je crois fermement que la concurrence joue également pour tous les intervenants, mais lorsque ce n'est pas le cas, on ne peut dire vraiment qu'il s'agit de concurrence, bien qu'en théorie ce devrait en être. Il nous serait très utile de savoir quels sont les principaux intervenants maintenant. Ils ne sont pas tous égaux. Peut-être pourriez-vous nous fournir des données précises.

Nous pourrions aussi parler des mainmises. Nous avons établi ce matin que dans le cas des transporteurs aériens, il existe une règle canadienne. Ai-je raison de penser qu'il n'y a aucune exigence du genre pour ce qui est des entreprises de camionnage extra-provinciales.

M. Pringle: Vous avez parfaitement raison.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Par conséquent, étant donné que l'accès est beaucoup plus facile, non seulement les nouvelles entreprises du camionnage canadiennes pourraient être reconnues, mais les entreprises de camionnage non canadiennes également.

M. Pringle: En effet.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): En outre, des propriétaires étrangers pourraient acheter des sociétés de camionnage canadiennes.

M. Pringle: C'est exact.

[Text]

Mrs. Bloodworth: Subject to the acquisition provisions of Bill C-18. There are provisions governing acquisitions for over \$10 million in assets, which would be major trucking firms.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We will have to look at those.

I have another question. You talked about British Columbia regulations. How much commitment to uniformity is there on behalf of the several provincial governments? I am not only talking now only about safety; I am talking about regulations relating to economic matters. Will there be general uniformity across Canada? How far have the provinces gone in that regard?

Mr. Pringle: The basis for Bill C-19 was a memorandum of understanding signed between the 12 provincial and territorial ministers and the Minister of Transport, which is basic agreement on the concept. As closely as possible, this has been adopted from that agreement.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): So that basically the same rules—I am not talking now about safety rules—will apply in Nova Scotia and in New Brunswick?

Mr. Pringle: This applies to extra-provincial operations.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, I realize that.

Mr. Pringle: Intra-provincially, we deliberately allow them the room to vary.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, I understand that.

Mr. Pringle: However, seven to ten of them have expressed the intention of going along with a similar regime as this.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): This ties back to my first point: It would be helpful to know to what portion of the trucking industry in Nova Scotia and New Brunswick—just to take that as an example—any uniformity or lack of uniformity will apply. Am I correct in saying that both Nova Scotia and New Brunswick have agreed to the same rules with regard to economic regulation?

Mr. Pringle: Tentatively, but New Brunswick has a law which was passed two years ago and is waiting for this bill to come into effect before they will proclaim it. Nova Scotia has still to pass law. They passed a law, but it was not complete—it did not cover the whole spectrum.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But it their intention to do so.

Mr. Pringle: They have expressed an intention to do so, yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): It would be helpful to know what is happening there. What is the situation with regard to Quebec? Will they have the same regime?

Mr. Pringle: Quebec is drafting legislation at this moment.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Sous réserve des dispositions du projet de loi C-18 relatives à l'acquisition. Certaines dispositions régissent les acquisitions d'une valeur supérieure à 10 millions de dollars, c'est-à-dire les principales entreprises de camionnage.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il nous faudra les étudier.

J'aimerais poser une autre question. Vous avez parlé des règlements de la Colombie-Britannique. Dans quelle mesure les gouvernements provinciaux se sont-ils engagés à uniformiser les règlements? Je ne parle pas uniquement des règlements touchant la sécurité, mais également de ceux concernant les tarifs. Les uniformiserons-nous dans tout le Canada? Qu'ont fait les provinces à cet égard?

M. Pringle: Le projet de loi C-18 est fondé sur un protocole d'entente qu'ont signé les 12 ministres des provinces et territoires et le ministre fédéral des Transports, en signe d'acceptation du principe. Ce projet de loi s'inspire beaucoup de cette entente.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il s'agit donc essentiellement des mêmes règlements—je ne parle des règlements relatifs à la sécurité—qui s'appliqueront en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick?

M. Pringle: Ils s'appliquent aux activités extra-provinciales.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, je m'en rends compte.

M. Pringle: Pour les activités intra-provinciales, nous leur laissons délibérément une certaine latitude.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui, je comprends.

M. Pringle: Toutefois, sept gouvernements ont manifesté l'intention d'adopter un régime semblable à celui-ci.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce qui nous ramène à mon premier point: il serait utile de savoir dans quelle mesure l'industrie du camionnage de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick—pour ne mentionner que ces provinces—sera visée par des règlements uniformisés. Ai-je raison de dire qu'aussi bien la Nouvelle-Écosse que le Nouveau-Brunswick ont approuvé les mêmes règlements relatifs aux tarifs?

M. Pringle: Provisoirement, mais le Nouveau-Brunswick a adopté une loi il y a deux ans et attend que ce projet de loi entre en vigueur avant de la promulguer. La Nouvelle-Écosse n'a pas encore adopté de loi à cet égard. Ou plutôt, elle a adopté une loi, mais elle ne visait pas l'ensemble des activités de l'industrie.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais elle a l'intention de le faire.

M. Pringle: Oui, elle en a manifesté l'intention.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il serait utile de savoir ce qui se passe là-bas. Quelle est la position du Québec? Cette province instaurera-t-elle le même régime?

M. Pringle: Le Québec est en train de rédiger un projet de loi à l'heure actuelle.

[Text]

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): And It will be the same as New Brunswick and Ontario?

Mr. Pringle: I am not sure that it will be identical, but it will be close.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): They have agreed—this is almost a rhetorical question—to accept the delegation of parliamentary authority?

Mr. Pringle: Yes.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Through the national centre?

Mr. Pringle: They are attempting to make their legislation similar to this. They do not want two regimes; they want to make it the same.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I have a question concerning clause 17 and the matter of concurrence.

I do not know how often it happens that you have legislation which involves concurrence of two ministers, because you would have the Governor in Council acting on the advice of a minister. It is not uncommon, in agriculture, I am told, that the Minister of Agriculture has certain views with regard to Canadian agricultural policy in the area of foreign trade which may be different from those of the Secretary of State for External Affairs, because their responsibilities and concerns are different.

Here we are setting up a situation where the Minister of Transport, on the one hand, and the Secretary of State for External Affairs, on the other hand, are to concur, or concurrence is required. There is no process here by which a disagreement between those two should be overcome. It may be said that that will be overcome by the Prime Minister, but in that case why not say the Prime Minister? This is legislatively bad structure because we all know that these difficulties arise.

Let me give you a hypothetical situation. Let us say that the Minister of Transport is deeply aggrieved by what a foreign country is allowing, but the Secretary of State for External Affairs at that moment is negotiating with the government of that country on some other matter. He wants the President in a jolly mood; he wants the White House happy, and he wants Congress happy. Do you think that he will agree with the Minister of Transport to give American carriers a hard time? Of course not.

Mr. Miller: If I may address that question, the purpose of clause 17(1), of putting in the concurrence to the Secretary of State for External Affairs, is quite simply to recognize his responsibilities for conducting international negotiations and international relations. Therefore a minister of transport, or any other minister, before running off to try and negotiate something with a foreign country, should involve the Secretary of State for External Affairs.

In the second case, where a recommendation is dependent upon both ministers agreeing, I see your point. Frankly, it is not one which, has been raised before, to my knowledge, but that is the way the bill was drafted.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

[Traduction]

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Et il sera identique à celui du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario?

M. Pringle: Je ne sais si les dispositions seront identiques, mais elles seront certainement très semblables.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Les provinces ont-elles accepté le principe de la délégation de l'autorité parlementaire?

M. Pringle: Oui.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Par l'intermédiaire du centre national?

M. Pringle: Elles essaient de rendre leur loi semblable à celle-ci. Elles ne veulent pas instaurer deux régimes différents mais semblables.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voudrais vous poser une question sur l'article 17 et sur l'assentiment.

Je ne sais s'il est habituel qu'un projet de loi requière l'assentiment de deux ministres, le gouverneur en conseil agissant sur l'avis du ministre. Il arrive parfois, paraît-il, que le ministre de l'Agriculture ait sur la politique agricole canadienne telle qu'elle s'applique au commerce extérieur certaines opinions pouvant différer de celles du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, car leurs attributions et préoccupations sont différentes.

Nous obligeons ici le ministre des Transports et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, à s'entendre. Aucun mécanisme n'est prévu pour régler un éventuel différend. Peut-être le Premier ministre résoudra-t-il la question mais, alors, pourquoi donc ne pas le préciser? Ce n'est point un bon processus, car nous savons tous que ces difficultés se posent à un moment ou à un autre.

Laissez-moi vous donner un cas hypothétique. Supposons que le ministre des Transports soit très contrarié de ce que permettent les États-Unis que le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures soit en train de négocier un autre point avec le gouvernement américain. Il veut que le président soit de bonne humeur, que la Maison blanche soit contente et que le Congrès soit heureux. Croyez-vous qu'il laissera le ministre des Transports rendre la vie difficile aux transporteurs américains? Bien sûr que non!

M. Miller: Si vous me permettez de répondre à cette question, le paragraphe 17(1) requiert l'assentiment du secrétaire d'État aux affaires extérieure uniquement pour reconnaître ses responsabilités dans le déroulement de négociations internationales et l'établissement de relations internationales. Par conséquent, un ministre des Transports, ou un autre ministre, avant de négocier avec un pays étranger, doit consulter le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

Dans le deuxième cas, où une recommandation nécessite l'approbation des deux ministres, je comprends votre objection. Franchement, elle n'a pas été soulevée avant, à ma connaissance, mais c'est ainsi que le projet de loi a été rédigé.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

[Text]

Mr. Miller: I would expect that if there were such a fundamental disagreement as you suggest that disagreement would be brought into cabinet chambers and discussed by the cabinet, and the cabinet would decide one way or the other in the final analysis.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes, and I suggest to you that the Secretary of State would win the day. Consequently this provision in here is of no help at all to the Minister of Transport.

Mr. Miller: I do not know what further comment I can make on that.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Clause 17(2) is an important clause in the bill.

Mr. Miller: It was put in, as the minister explained this morning, not with the intention that we would use it on day one in this legislation.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Of course.'

Mr. Miller: We certainly hope that we never will have to use it, because if we have to, it means that our Canadian truckers operating in the United States have been severely disadvantaged in some manner and are unable to carry on the business.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): And that is not inconceivable.

Mr. Miller: Well, it is not inconceivable. It did happen in 1982, and it took about six months to negotiate a settlement and to bring in new arrangements for settling disputes and monitoring the situation, and whatever. It convinced the President to lift the moratorium on issuing licences to truckers from Canada, that is correct. So it could conceivably happen again.

Mr. Pringle: I might also add that at the present time we have a good working relationship with the Department of External Affairs. The moratorium, for example, was a good example of that because the Department of External Affairs and the Department of Transport worked closely in overcoming that problem; and we have worked closely together ever since with the United States in these areas.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): My only point is that as the clause is written, it seems, to give assurance to Canadian truckers which, in fact, is not nearly as strong as a cursory reading of this clause would suggest.

I do not think the Minister of Transport will have nearly as much sway in these matters, to protect Canadian truckers, as this clause would suggest. The Canadian truckers' interests inevitably are going to be thrown in a basket with the interests of the fishermen of Nova Scotia, the fruit producer everything, which must come to the desk of the Secretary of State for External Affairs when he considers relations with Washington.

Senator Spivak: Mr. Chairman, I want to get back to a point made by Senator Stewart regarding competition between equal players. As I understand this legislation, it is to increase competition not only between intermodal but also intramodal,

[Traduction]

M. Miller: Je suppose que dans le cas d'un désaccord fondamental comme celui dont vous parlez, il serait soumis au cabinet qui aurait le dernier mot.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Exactement, et je pense que le Secrétaire d'État aurait le dessus. Par conséquent, cette disposition n'est d'aucune utilité au ministre des Transports.

M. Miller: Je ne peux rien dire de plus à ce sujet.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le paragraphe 17(2) du projet de loi est très important.

M. Miller: Comme le ministre vous l'a expliqué ce matin, les législateurs ne l'ont pas incorporé au projet de loi dans le seul but de le voir appliqué dès le premier jour d'entrée en vigueur du projet de loi.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Bien entendu!

M. Miller: Nous espérons n'avoir jamais à l'appliquer parce que cela prouverait alors que nos camionneurs canadiens qui travaillent aux États-Unis auront été gravement désavantagés d'une façon ou d'une autre et qu'ils ne peuvent plus poursuivre leurs activités.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce n'est pas inconcevable.

M. Miller: Non, ce n'est pas inconcevable. C'est arrivé en 1982, et il a fallu quelque six mois pour négocier une entente, régler les litiges et suivre la situation de près. Le président américain a été amené à éliminer le moratoire sur la délivrance de licences aux camionneurs canadiens, c'est bien vrai. Cela pourrait donc se produire de nouveau.

M. Pringle: J'ajouterais qu'à l'heure actuelle, nous avons de très bonnes relations de travail avec le ministère des Affaires extérieures. Le moratoire, par exemple, en témoigne bien puisque les ministères des Affaires extérieures et des Transports ont collaboré pour résoudre ce problème et nous-mêmes avons travaillé depuis de très près avec les autorités américaines.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le fait est que la disposition semble avoir été rédigée pour rassurer les camionneurs canadiens, mais qu'elle est loin d'être aussi rigoureuse que ne le laisserait croire une lecture rapide.

Je doute que le ministre des Transports bénéficiera d'autant de pouvoir pour protéger les camionneurs canadiens que ne le laisse croire cet article. Les intérêts des camionneurs canadiens seront inévitablement mis dans le même panier que ceux des pêcheurs de la Nouvelle-Écosse, que ceux des producteurs de fruits, que tous les secteurs que devra considérer le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures dans ses relations avec Washington.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, j'aimerais revenir à un point qu'a soulevé le sénateur Stewart relativement à la concurrence entre sociétés de même envergure. Il me semble que ce projet de loi vise à accroître la concurrence entre les

[Text]

between trucking companies. First, how do you respond to that suggestion that competition will not assist smaller players? Secondly, obviously the memorandum of understanding was signed by everyone involved. How would you elaborate on the fact that it is supposed to help consumers and, I presume, to create jobs. It is supposed to enhance regional development. Obviously provincial governments are very much interested in assisting consumers and the objectives of regional development. Perhaps you could comment on that. How do you reconcile the objective of competition as it relates to these desirable policy objectives; and how do you counter what Senator Stewart has said about the fact that perhaps those objectives may be met but it would hurt and concentrate the industry in the hands of large operations?

Mr. Miller: I might comment on that, particularly with respect to the players who are currently on the field; and how they relate to each other in size and ability to compete.

Senator Spivak: The difference in the level of playing fields.

Mr. Miller: We are talking about the large competing with the small. I would suggest that frequently small companies can compete, when they are free to do so, as well as or better than some large companies. I had the opportunity to attend an international meeting of Ministers of Transport in Europe a couple of months ago, at which there was an extensive discussion of regulatory reform in the various countries. We heard from both the United Kingdom and the United States that one of the most important but unpredictable consequences of economic regulatory reform of transportation was the innovation which arises out of it; the new packages of service, using perhaps smaller vehicles, or using the turbo prop aircraft in the airline industry in the U.K.; using smaller buses to serve specialized routes and to bring people into larger route combinations with bigger buses, and so on; innovative pricing packages, depending on when the delivery time occurs, or when they can pick it up and when they have to deliver it. Frequently small companies can make those kinds of adaptations as quickly or quicker than large companies.

So I do not think it is necessarily a situation in which the smaller will be greatly disadvantaged, as the opportunities are opened up for them to do things that they are now restricted from doing by the conditions placed upon them by government regulation.

That is where I would start on that subject. I believe you wanted us to touch on the question of regional development.

Senator Spivak: Yes, and the consumer interest.

Mr. Miller: On the regional development side, as the minister said this morning, one of the biggest keys to regional development is to have an efficient transportation system. We believe that is what these bills will provide a more efficient transportation system. They will offer a better mix of services and better prices to shippers, no matter where they are in the country; and, through that, make them more competitive in world markets.

[Traduction]

compagnies de transport, non seulement intermodales mais aussi intramodales. Tout d'abord, ne croyez-vous pas que la concurrence favorisera les petits entrepreneurs? Deuxièmement, le protocole d'entente a manifestement été ratifié par toutes les parties intéressées. Croyez-vous vraiment qu'il va aider les consommateurs et, je suppose, créer des emplois? Manifestement, les gouvernements provinciaux tiennent à aider les consommateurs et à favoriser les objectifs du développement régional. Peut-être pourriez-vous faire quelques commentaires à ce propos. Comment conciliez-vous l'objectif de la concurrence et ces objectifs de politique? Comment pouvez-vous contredire le sénateur Stewart d'après lequel ces objectifs seront peut-être atteints mais qu'ils nuiront à l'industrie en la remettant entre les mains de grandes entreprises?

M. Miller: Je peux vous dire ce que je pense, plus particulièrement des compagnies actuelles, de leur rapport de forces et de leur capacité à se faire concurrence.

Le sénateur Spivak: La différence entre les degrés de concurrence.

M. Miller: Il est ici question des grandes entreprises qui rivalisent avec les petites. Je pense que, fréquemment, les petites entreprises lorsqu'elles le peuvent sont aussi concurrentielles, sinon plus, que certaines grandes entreprises. J'ai eu l'occasion d'assister à une réunion internationale des ministres des Transports en Europe il y a quelques mois où l'on a discuté assez longuement de la réforme de la réglementation de divers pays. Le Royaume-Uni et les États-Unis ont déclaré que l'une des conséquences les plus importantes, bien imprévisibles, de la réforme de la réglementation tarifaire du secteur des transports était l'innovation: des nouveaux services, des véhicules plus petits ou des aéronefs à turbopropulseur, comme au Royaume-Uni, de plus petits autobus affectés à des parcours précis et assurant la correspondance à de gros autocars, des forfaits novateurs, basés sur le moment de la livraison ou sur le délai entre le ramassage et la livraison. Il arrive fréquemment que les petites compagnies s'adaptent aussi bien, sinon mieux que les grandes.

Je doute que les petites entreprises seront grandement désavantagées puisqu'elles pourront faire des choses qui leur sont maintenant interdites en raison des conditions que leur imposent les règlements.

C'est là que je commencerais. Je crois que vous vouliez discuter du développement régional.

Le sénateur Spivak: En effet, ainsi que des intérêts des consommateurs.

M. Miller: En ce qui concerne le développement régional, comme le ministre l'a dit ce matin, l'une des principales conditions du développement régional est l'efficacité du système de transport. C'est ce que permettront ces projets de loi, l'établissement d'un système de transport efficace. Ils assureront la prestation de meilleurs services et l'établissement de meilleurs prix aux expéditeurs, dans n'importe quelle région au pays en leur permettant de devenir plus concurrentiels sur les marchés internationaux.

[Text]

I know that the gentleman who appeared before you this morning said that he knows of an example of a shipper who negotiated a lower rate with his trucking company and then said he would not pass it on. I will not deny that that can happen, but, by and large, shippers will be able to compete better in their markets and thereby create more jobs, no matter where they are located in the country. Many of our bulk resource shippers are away out there in the less advantaged regions of the country, and they will be able to maintain existing jobs or create new ones if they have a better transportation service and a better price.

Senator Spivak: Do you have any further elaboration on that for, say, a province like Manitoba, from where I come? Will that enable the people of Manitoba to compete in a more efficient transportation system with the central region? Have you thought about that? As a broad principle, I can understand it, but I would appreciate your comments.

Mrs. Bloodworth: Perhaps I can give an example of rail, because in rail the bulk resource shippers are probably the biggest consolidated group of supporters of this bill, and many of them are located in western Canada, in Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Many of them compete internationally. They are not selling domestically; they are selling internationally largely, either overseas or in the United States. Any efficiency in transportation allows them to get into more markets.

We had an example of someone shipping out of Alberta into Denver. Right now their price allows them to ship to a certain area around Denver and compete. If they get a little better price, and better efficiency in the transportation system, it will allow them to compete in the larger area around Denver. That was an example as how that particular shipper felt the bill would benefit him. Of course, the more product he can sell in Denver, the more people he can employ in western Canada.

Another example of the regions is Atlantic Canada, where there have been extensive consultations over the development of this bill with both the governments in Atlantic Canada and the Atlantic Provinces Transportation Commission, a group funded by governments in Atlantic Canada, but it largely represents the shipping interests there. There are many shippers in Atlantic Canada and most of them would consider themselves to be in the small shipper category. They initially have some apprehensions about this bill and how it would affect them. Certain protections have been put in. When we go through Bill C18 I can go through some of them to reflect some of their apprehensions. In the end they came down very supportive, because they feel that an efficient transportation system is in their best interests. Those are the regions we are talking about: Atlantic Canada and western Canada. That had to do with rail. But the same thing applies with trucking and with air.

Senator Spivak: To summarize, you think that this will result in reduced rates to shippers. It may result in reduced prices to consumers. It will not hurt small shippers, because

[Traduction]

Je sais que le témoin qui a comparu devant vous ce matin a dit connaître un expéditeur qui a négocié un tarif réduit avec sa compagnie de camionnage pour déclarer ensuite qu'il n'en ferait bénéficier personne d'autre. Je ne nie pas que cela peut se produire mais, dans l'ensemble, les expéditeurs seront plus concurrentiels sur leurs marchés et ainsi pourront créer plus d'emplois, quelle que soit la région où ils se trouvent. Bon nombre de nos expéditeurs de produits de base en vrac se trouvent dans les régions les plus défavorisées du pays et ils pourront maintenir les emplois ou en créer de nouveaux s'ils peuvent offrir un meilleur service de transport et imposer de meilleurs tarifs.

Le sénateur Spivak: Que pouvez-vous nous dire sur une province comme le Manitoba, dont je suis originaire? Un système de transport plus efficace permettra-t-il aux habitants du Manitoba de rivaliser avec ceux du centre du Canada? Y avez-vous songé? Je comprends le principe dans sa globalité, mais j'aimerais connaître vos commentaires.

Mme Bloodworth: Permettez-moi de prendre l'exemple du système ferroviaire, parce que les expéditeurs de produits de base en vrac représentent probablement le principal groupe de partisans de ce projet de loi, et beaucoup d'entre eux se trouvent dans l'Ouest du Canada, au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. Beaucoup d'entre eux se font concurrence à l'échelle internationale. Ils ne vendent pas leurs produits uniquement au Canada mais dans le monde entier, outre-mer et aux États-Unis. Plus le système de transport sera efficace, plus ils pourront pénétrer d'autres marchés.

Nous avons le cas d'un expéditeur qui envoyait ses produits d'Alberta à Denver. À l'heure actuelle, son tarif lui permet d'expédier ses produits aux environs de Denver et d'être concurrentiel. S'il obtenait un meilleur tarif, si le système de transport était plus efficace, il pourrait alors rivaliser dans un plus grand territoire autour de Denver. C'est ainsi que cet expéditeur a vu les avantages qu'offrait le projet de loi. Bien entendu, plus il vendra de produits à Denver, plus il pourra créer des emplois dans l'Ouest du Canada.

Parlons des provinces de l'Atlantique où ce projet de loi a fait l'objet de longues discussions entre les gouvernements des provinces et la Commission de transports des provinces de l'Atlantique, groupe fondé par les gouvernements des provinces de l'Atlantique qui représente toutefois principalement les expéditeurs. Les provinces de l'Atlantique comptent beaucoup d'expéditeurs, et la plupart sont de petits entrepreneurs. Au début, ils craignaient les effets néfastes de ce projet de loi, mais certains mécanismes de protection y ont été incorporés. Lorsque nous examinerons ensemble le projet de loi C-18, je vous signalerai les articles qui les préoccupaient. En fin de compte, ils ont vu le projet de loi d'un très bon œil car ils se sont rendu compte qu'il était dans leur intérêt d'améliorer l'efficacité du système de transport. Voilà les régions qui nous intéressent, les provinces de l'Atlantique et celles de l'Ouest. Cela avait à voir avec le transport ferroviaire. Mais la même chose vaut pour le camionnage et le transport aérien.

Le sénateur Spivak: En résumé, vous pensez qu'il s'en suivrait des tarifs réduits pour les expéditeurs. Et pour les consommateurs également. Cela n'affecterait pas les plus petits

[Text]

they will become more innovative through increased competition. Is that a good summary?

Mrs. Bloodworth: Yes. I should say that not every shipper will get a reduced rate. We have never suggested that. In fact, some shippers are just as interested in service, if not more so, than in getting a reduced rate. The bills will allow the carriers to be free to meet different conditions, to meet the shippers. In other words, a shipper may be prepared to pay a little less rate and get less service at a different time, or he may be prepared to pay a little more if he can get better service.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, may I add to that? I have an excerpt from a study done by the McGill University Management Institute. Unfortunately I copied only the pages that interested me. If the committee wishes, I will try to find the whole study and give it to you. It says:

In the United States, from 1980 to 1984, freight as a percentage of GNP fell from 8 to 7.4 per cent.

That is the freight rate. Even more significant was the share of total logistics costs, which fell from 14.2 per cent of GNP to 11.6 per cent.

This refers to all the costs around the transportation activity. The shippers' costs, not the freight rates but the distribution costs, the warehousing costs, his own internal employment problems that deal with transport—everything that has to do with transport except the freight rate. They fell something like 2 to 3 per cent, whereas the actual freight rate only fell .6 of 1 per cent. So, under deregulation a carrier becomes more innovative. He offers different service. He tailors his equipment and everything else to the shippers' needs and allows the shipper to save money, not through the freight rate, but through service. This point does not come up very often or very loudly, but it is more important than the freight rate, as demonstrated in this document.

Senator Spivak: The witness this morning said that it would be more difficult for blue collar workers to negotiate fair wage increases under this legislation.

Mr. Pringle: That sounds strange coming from a management type.

Senator Spivak: That is what he said. Also, the minister indicated that there were some reactionary people in the unions who were opposed to this legislation.

Mr. Pringle: I have some labour statistics on the U.S. trucking industry since deregulation. The industry has actually gone from a level of 1.3 million personnel to a level of 1.6 million.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): But you are not attributing that to deregulation?

Mr. Pringle: Not at all. The union share of this figure has gone down considerably. The Teamsters Union has actually

[Traduction]

expéditeurs parce qu'ils deviendraient plus innovateurs grâce à une concurrence accrue. Ai-je bien saisi?

Mme Bloodworth: Oui. Je devrais ajouter que chaque expéditeur ne bénéficierait pas d'un tarif réduit. Jamais nous n'avons laissé entendre cela. En fait, certains expéditeurs sont tout aussi intéressés à obtenir un meilleur service, si ce n'est qu'ils le sont plus, qu'à bénéficier d'un tarif réduit. Le projet de loi autoriserait les transporteurs à remplir des conditions différentes, à répondre aux attentes des expéditeurs. Autrement dit, un expéditeur pourrait être prêt à payer un tarif moindre et à obtenir un service moindre au encore à payer un peu plus s'il pouvait obtenir un meilleur service.

M. Pringle: Monsieur le président, puis-je me permettre d'ajouter un mot? J'ai ici un extrait d'une étude effectuée par l'Institut de gestion de l'Université McGill. Malheureusement, je n'ai reproduit que les pages qui m'intéressaient. Si le comité le souhaite, j'essaierai de retrouver l'étude complète et de la lui transmettre. Voici:

Aux États-Unis, entre 1980 et 1984, le coût du transport des marchandises en tant que pourcentage du PNB est passé de 8 à 7,4 p. 100.

On entend par là le tarif-marchandises. Fait encore plus important, les coûts totaux sont passés de 14,2 à 11,6 p. 100 du PNB.

Ce chiffre renvoie à tous les coûts associés au transport: les coûts assumés par les expéditeurs, pas le tarif-marchandises mais les coûts de distribution, les frais d'entreposage, le coût interne de la main-d'œuvre affectée au transport—tout ce qui a trait au transport excepté le prix du transport des marchandises. Les coûts ont demeuré dans l'ensemble de 2 à 3 p. 100 environ alors que le prix du transport lui-même a baissé de 0,6 p. 100 seulement. Donc, grâce à la déréglementation, un transporteur devient plus innovateur. Il s'équipe en fonction des besoins des expéditeurs et leur permet d'économiser non pas grâce tarif-marchandises, mais grâce au service. Cette question ne revient pas très souvent ni n'est très articulée, mais elle a plus d'importance que le tarif-marchandises, comme le fait ressortir ce document.

Le sénateur Spivak: Le témoin de ce matin a dit qu'il serait plus difficile aux cols bleus de négocier des augmentations salariales justes en vertu de cette loi.

M. Pringle: Cela me paraît une affirmation étrange de la part d'un gestionnaire.

Le sénateur Spivak: C'est ce qu'il a dit. En outre, le ministre a indiqué que certains réactionnaires parmi les syndiqués s'opposaient à ce projet de loi.

M. Pringle: J'ai ici des statistiques concernant l'emploi dans l'industrie américaine du camionnage depuis la déréglementation. Cette industrie qui comptait 1,3 million d'employés en compte aujourd'hui 1,6 million.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Mais attribuez-vous cela à la déréglementation?

M. Pringle: Pas du tout. Le pourcentage des syndiqués a diminué considérablement. Le Teamsters Union a en fait perdu des membres même si le nombre total des travailleurs a

[Text]

taken a loss in membership, even though total employment has gone up considerably. I agree that it is growth in the economy.

Mrs. Bloodworth: I would like to make a comment about wages. Workers in rail and air transport in general are among the better paid workers in the economy. There has been no drop in increases since 1980 in the rail industry. The air transport industry has introduced a two-tiered wage system.

Senator Spivak: Are you speaking of the United States now?

Mrs. Bloodworth: Yes, I am talking about what deregulation has done there. We cannot say that it is solely due to deregulation, because they have had a recession, and so on; but nor can you say that deregulation has caused a loss of employment, because there has been no subsequent loss in employment. I believe that the trucking area is the only area where the average wage has decreased. The two-tiered wage system in the air industry means that new workers start at lower rates than existing workers. This has occurred over the past few years. In rail there has been no loss in wages or even in increases in wages. They have continued to have increases. Certainly there has been a loss in rail employment, but this has been going on for the past 20 years and will continue regardless of this legislation.

Senator Spivak: What do you mean by a two-tiered wage structure? Do you mean a whole different grid system for new workers?

Mrs. Bloodworth: I mean, new workers start at lower rates than older workers.

Senator Spivak: But that is normal, is it not?

Mrs. Bloodworth: But they do not ever reach the level of the older workers. However, we should keep in mind that we are still talking about wages that are among the highest in the economy in general.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): This morning I asked the minister about the extent to which a competitive market economy can be applied to a country such as Canada, both in terms of size of population and the distribution of population over the land mass. He did not give me much of an answer. I am reminded of that question by the reliance that we had just now on three things. We have heavy reliance on a textbook economic model of a competitive market. Certainly I would never dispute the implications of such a model, because I think they are established. The question is: How relevant is that model to Canada as a whole, not merely the Golden Horseshoe. Then we have had extensive reliance upon what happened in Europe. If we took what happened in Europe in the area of passenger carriers and tried to apply it throughout Canada, I am sure that our economists would be exclaiming, "Oh, but you can't expect the same kind of train service they have down the Rhine Valley to apply between Saint John, New Brunswick and Montreal." The circumstances are different. Suddenly, the circumstances become different when the model is no longer useful in the argument.

[Traduction]

augmenté considérablement. Je conviens qu'il s'agit là d'une croissance de l'économie.

Mme Bloodworth: J'aimerais faire une observation au sujet des salaires. Les travailleurs du transport ferroviaire et aérien sont en général parmi les mieux payés. Les augmentations n'ont pas fléchi depuis 1980 dans l'industrie ferroviaire. Quant à elle, l'industrie du transport aérien a adopté une double échelle salariale.

Le sénateur Spivak: Faites-vous allusion aux États-Unis?

Mme Bloodworth: Oui. Je fais allusion à ce qui s'y est produit depuis la déréglementation. Il est impossible de dire que cela est attribuable uniquement à la déréglementation parce qu'il y a eu la récession et ainsi de suite; cependant, personne ne peut affirmer non plus que la déréglementation a causé des pertes d'emploi, parce qu'il n'y en a pas eu. Je crois que le camionnage est le seul domaine dans lequel le salaire moyen a diminué. La double échelle salariale dans l'industrie aérienne signifie que les nouveaux employés commencent à un taux moins élevé que les anciens. Cela s'est produit au cours des cinq dernières années. Dans l'industrie ferroviaire, il n'y a pas eu de baisse de salaire ni de baisse dans la tendance à l'augmentation des salaires. Il n'y a eu que des augmentations. Bien sûr, il y a eu des pertes d'emploi dans l'industrie du rail, mais cette situation dure depuis 20 ans et se maintiendra peu importe la législation.

Le sénateur Spivak: Qu'entendez-vous par une double échelle salariale? Voulez-vous dire une grille tout à fait différente pour les nouveaux travailleurs?

Mme Bloodworth: J'entends par là que les nouveaux employés commencent à des taux plus bas que les anciens.

Le sénateur Spivak: Mais c'est normal, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: Mais ils n'auront jamais le taux payé aux travailleurs plus anciens. Cependant, nous ne devrions pas oublier que nous parlons encore ici de salaires qui sont parmi les plus élevés dans l'économie en général.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ce matin, j'ai demandé au ministre dans quelle mesure le marché pouvait être concurrentiel dans un pays comme le Canada étant donné tant sa population que sa répartition démographique. Il n'est pas entré dans les détails. Le fait que nous insistions sur trois points me ramène à ma question de ce matin. Nous nous fions abondamment à un modèle économique de marché concurrentiel tiré d'un livre. Je n'irais pas jusqu'à mettre en doute l'incidence d'un tel modèle parce que je pense qu'elle a été établie. Ma question est la suivante: que vaut ce modèle pour le Canada dans son ensemble, mis à part le triangle doré? Nous nous fions aussi beaucoup à ce qui s'est passé en Europe. Si nous examinons ce qui se fait en Europe dans le domaine du transport des passagers et essayions de faire la même chose ici, je suis persuadé que nos économistes s'écroieraient: «Oh, mais vous ne pouvez pas vous attendre à avoir le même service de transport ferroviaire entre Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Montréal que dans la vallée du Rhin!» Les circonstances sont différentes. Soudain, les circonstances prennent une dimension autre lorsque le modèle n'est plus utile aux fins de l'argument.

[Text]

Again, we have extensive reliance on what is happening in the United States. As I suggested this morning, the situation in the United States is very different in terms of the size of the country, the shape of the country, the river systems, the population, and so on. It may be very relevant to carry over some of the American experience to the Saint Lawrence River area but I do not think we should rely on what has happened in the United States, either good or bad, as an indication as to how a similar program will operate throughout all parts of Canada. I think that act of faith goes too far.

My question is this: Is it realistic to take the competitive market model and apply it to Canada as a whole—the north, the Atlantic Region, Winnipeg—and argue that the competitive market model is going to lead to greater efficiency, lower prices, more jobs, cheaper broccoli, etc. for all concerned in all parts of Canada? I suggest that it is not, but I would like to hear the answer.

Mrs. Bloodworth: I agree that it is not appropriate to take what was done in the United States and apply it completely to Canada, because we are a different country. Nor is it appropriate to take a purely competitive model of economic theory and say that that is what we will do. These bills do neither. Section 3 of the National Transportation Policy says that competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation. But you will find exceptions throughout Bills C-18 and C-19, of cases where regulations are continued because there is a reason for doing so.

I come back to my original comments that we used the term “regulatory reform”, because this does not do away with regulation in the transport industry. It does away with regulation where it is felt that that regulation is not providing any benefit to the public and that it is a hindrance to business.

There are certain areas where, for example, air carriers are going to have to give 120 days notice of exit. That is not a pure market theory at all. In fact, if you really want to have market forces determine it, they should not have to give any notice at all. However, we accept the reality of the situation that that is not appropriate in many areas of this country because people are dependent on air services and it is not realistic to think that a new air carrier is going to spring up overnight.

I will start by agreeing with everything you say, and say that I think the bills reflect that this is not a pure competitive model. It says, “... where competition is possible and could work.” Where it cannot work or where the pure model cannot work, there will be a limited degree of regulation — that is, just what is necessary to protect the public interest.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Mr. Chairman, I think that is a very useful statement. I wish the minister had made it this morning.

[Traduction]

Et puis, nous nous fions aussi beaucoup à ce qui se fait aux États-Unis. Comme je l'ai dit ce matin, la situation aux États-Unis est très différente étant donné l'étendue du pays, sa configuration, son réseau fluvial, sa population et ainsi de suite. L'expérience des Américains pourrait être invoquée lorsqu'il s'agit du fleuve Saint-Laurent, mais je ne pense pas qu'on puisse se fier à ce qui s'y fait, de bon ou de mauvais, pour dire comment un programme analogue fonctionnerait dans toutes les régions du Canada. Je pense que l'acte de foi va trop loin.

Ma question est la suivante: est-il réaliste de prendre le modèle du marché concurrentiel, de l'appliquer au Canada dans son ensemble—le nord, la région de l'Atlantique, Winnipeg—et d'affirmer qu'il en résulterait une plus grande efficacité, des prix moins élevés, plus d'emplois, du brocoli à meilleur marché, etc., pour tous les intéressés de toutes les régions du Canada? Je ne le pense pas, mais j'aimerais entendre la réponse du témoin.

Mme Bloodworth: Je conviens qu'on ne peut pas prendre ce qui se fait aux États-Unis et faire exactement la même chose au Canada parce que nous sommes un pays différent. Il ne conviendrait pas non plus de prendre un modèle de théorie économique et de dire que c'est ce que nous ferons. Ce n'est pas ce que font les projets de loi non plus. Il est dit à l'article 3 de la Politique nationale en matière de transport que la concurrence et les forces du marché devraient être, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces. Mais vous trouverez des exceptions dans les projets de loi C-18 et C-19, de cas où la réglementation continue à s'appliquer parce qu'il n'y a aucune raison d'en déroger.

J'en reviens à mes observations originales. J'ai dit que nous avions utilisé l'expression «réforme de la réglementation» parce qu'il continue à y avoir réglementation dans l'industrie des transports. La réglementation disparaîtra là seulement où elle n'est d'aucune utilité pour le public et nuit aux entreprises.

Il y a certains cas où, par exemple, les transporteurs aériens devront donner un préavis de sortie de 120 jours. Il ne s'agit pas de théorie pure. En fait, si vous vouliez vraiment que les forces du marché s'exercent, il ne devrait y avoir aucun préavis. Cependant, nous acceptons le fait que cela n'aurait aucun sens dans bien des régions du pays parce que les gens dépendent des services aériens et qu'il ne serait pas réaliste de penser qu'un nouveau transporteur aérien entrera sur le marché du jour au lendemain.

Je commencerai par dire que je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit, mais j'ajouterai qu'à mon avis le projet de loi tient compte du fait qu'il ne s'agit pas d'un modèle concurrentiel pur. Il y est précisé que la concurrence pourra s'exercer là où elle est possible et pourrait fonctionner. Lorsqu'elle ne pourrait fonctionner ou que le modèle pur ne serait pas applicable, il y aurait une certaine réglementation—juste ce qui est nécessaire pour protéger l'intérêt public.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Monsieur le président, il s'agit là d'une déclaration très utile. J'aurais aimé que ce soit le ministre qui la fasse ce matin.

[Text]

Senator MacDonald (Halifax): He almost did. He said almost the same thing when he said that it was a first-class act. He was not quite as articulate as our present witness.

Mrs. Bloodworth: I think perhaps the minister was in more of a hurry than I am. I believe he said exactly what I said.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): The record will show what both witnesses said, but I think I will grade you higher.

Mr. Miller: The bills, as they have come out, have had support from people in every region of the country, as the standing committee of the House of Commons found in its round of consultations. There were also some complaints from some people in each region, but, broadly, there was a lot of support for the kinds of arrangements that have been made in the bills to take into account the public interest, regional interests, and so on.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): We are working under very strict time constraints and I wonder if it would be possible for those who are thoroughly familiar with the bill to go through it quickly and identify the areas in which there has been a backing off from what one might call the theory of competitive market, with an explanation of why there was the backing off. I think that would be very helpful to us.

Mrs. Bloodworth: What I do have that might be useful is a list of various amendments that have been made to the bill and what concerns they responded to. Would that be of some use to you?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I think that would be.

Mrs. Bloodworth: As I understand the broader question, what you are looking for is the types of areas where there has been regulation retained to protect some area of public interest.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

Mrs. Bloodworth: I think we could also provide you with a list of that.

Senator Graham: Mr. Chairman, reference was made earlier today, and indeed yesterday, to the coming into force of this legislation. Clause 23 says that the act, except section 26, will come into force on January 1, 1988 or such earlier date as may be fixed by proclamation. Yesterday I asked about the legislation that would be necessary with respect to the provinces. I asked specifically about Nova Scotia and what legislation would be necessary in the provinces in relation to these bills. Yesterday, with respect to Nova Scotia, I got the response that, indeed, Nova Scotia was "ready".

Mr. Miller: Today I would have a small addendum to that, to be more accurate.

Senator Graham: I would be happy to hear that.

Mr. Pringle: Nova Scotia has made some legislative change, but it has not gone the whole way at this point. It has expressed an intent to put in legislation, but it is not yet in place.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald (Halifax): Il l'a presque faite. Il a dit presque la même chose lorsqu'il a affirmé que c'était une loi de première classe. Mais peut-être pas en autant de mots que notre témoin de cet après-midi.

Mme Bloodworth: Le ministre était peut-être pressé. Je pense qu'il a dit exactement ce que je viens de dire.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Nous pourrions lire dans les procès-verbaux ce que chacun de vous a dit, mais je crois que je vous donnerais une note supérieure.

M. Miller: Les projets de loi ont reçu l'appui de gens de toutes les régions du pays comme s'en est rendu compte le comité permanent de la Chambre des communes au cours de ses audiences. Des plaintes ont également été formulées dans chaque région, mais, dans l'ensemble, on s'est dit grandement en faveur des types d'arrangements proposés dans les projets de loi pour tenir compte de l'intérêt public, des intérêts régionaux et ainsi de suite.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Le temps nous presse et je me demandais s'il était possible à ceux dont le projet de loi est tout à fait familier de le passer rapidement en revue et d'identifier les domaines dans lesquels on s'est éloigné de ce qu'on pourrait appeler la théorie du marché concurrentiel en expliquant pourquoi. Je pense que cela nous serait très utile.

Mme Bloodworth: J'ai ici avec moi une liste des divers amendements qui ont été apportés au projet de loi et des raisons pour lesquelles ils l'ont été. Cela vous serait-il utile?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je crois que oui.

Mme Bloodworth: Si j'ai bien compris votre question, vous cherchez à connaître les domaines dans lesquels des règlements ont été maintenus pour protéger un aspect ou l'autre de l'intérêt public.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Oui.

Mme Bloodworth: Je pense que nous pourrions également vous en fournir une liste.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, on a fait allusion plus tôt aujourd'hui et hier, en fait, à l'entrée en vigueur de ce projet de loi. L'article 23 précise que la loi, à l'exception de l'article 26, doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1988 ou à toute autre date antérieure qui pourrait être fixée par proclamation. Hier, j'ai demandé quelles lois seraient nécessaires en ce qui concerne les provinces. J'ai posé la question précisément au sujet de la Nouvelle-Écosse et je me suis informé des lois qui seraient nécessaires dans les provinces pour ce qui est de ces projets de loi. Hier, on m'a répondu qu'en fait la Nouvelle-Écosse était «prête».

M. Miller: Aujourd'hui, j'aurais quelque chose à ajouter à cela, pour être plus précis.

Le sénateur Graham: Je vous écoute.

M. Pringle: La Nouvelle-Écosse a apporté certains changements à ses lois, mais elle n'est pas encore allée jusqu'au bout. Elle a exprimé l'intention d'adopter une loi, mais cette dernière n'est pas encore en place.

[Text]

Mr. Miller: This is with respect to what they proposed to do within their jurisdiction in regard to trucking within the province to make it consistent with this bill. They are going to be, on day one, partially consistent with the legislation but not totally consistent with it and they have expressed a desire to become totally consistent with the extra-provincial trucking regulations.

Senator Graham: Is the passage of that legislation in Nova Scotia necessary for proclamation of this bill?

Mr. Miller: No.

Senator Graham: What about the other provinces?

Mr. Pringle: I will go across the country if you wish. Newfoundland is now drafting legislation which it hopes to have passed before the fall. Prince Edward Island already has legislation in place which was proclaimed two years ago, and that comment also applies to New Brunswick. Quebec is drafting legislation now. Ontario has been working on legislation since 1983. That legislation has been presented to the legislature twice, but, unfortunately, it was withdrawn from the legislature again just recently. Manitoba, Saskatchewan and Alberta say they do not need legislation. They feel they can go with what they have. British Columbia has been off and on, and at the moment they are off. They say they do not think they will make any changes in their legislation. One of the territories is actually drafting legislation and the other is contemplating it. I cannot recall which is which.

Senator Graham: Do you accept the view of Manitoba, Saskatchewan and Alberta that they do not require legislation?

Mr. Pringle: For the first phase of it, yes. In fact, I think they could do the whole thing because they have passed legislation which is very general and broad and has a lot of flexibility. In effect, the only province that is actually ready to conform is Prince Edward Island, which has legislation in place. The same applies to New Brunswick and the three prairie provinces.

Senator Graham: With respect to the other provinces which do not have the legislation in place, I assume that that in no way will affect either of these bills upon proclamation.

Mr. Pringle: No, because their legislation affects only the local carrier, and this legislation does not.

Senator Graham: Thank you.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): My last question relates to subclause 8(5) of Bill C-19 where we have provision with regard to the implementation of subsections (3) and (4) which relate to public hearings and objections by interested persons. I would refer you to the somewhat curious language in paragraph (b) where it states:

... a provincial transport board shall

(b) have regard to any relevant written expressions of public transportation policy issued by the Government of Canada after consultation with the government of each province affected thereby.

[Traduction]

M. Miller: Cela a à voir avec ce qu'elle se propose de faire dans son domaine de compétence à l'égard du camionnage dans la province afin qu'il y ait conformité avec ce projet de loi. Elle pourra se conformer partiellement au projet de loi fédéral lorsqu'il entrera en vigueur, mais pas entièrement, et elle a exprimé le désir de se conformer aux règlements concernant le camionnage extra-provincial.

Le sénateur Graham: La proclamation du projet de loi dépend-elle de l'adoption de pareille loi en Nouvelle-Écosse?

M. Miller: Non.

Le sénateur Graham: Et qu'en est-il des autres provinces?

M. Pringle: Je passerai en revue les diverses provinces si vous le désirez. Terre-Neuve rédige actuellement une loi qu'elle espère avoir adoptée d'ici l'automne. L'Île-du-Prince-Édouard a déjà adopté une loi qui a été proclamée il y a deux ans; cette observation vaut également pour le Nouveau-Brunswick. Le Québec rédige actuellement une loi. L'Ontario travaille à la rédaction d'une loi depuis 1983. Cette dernière a été présentée à l'Assemblée législative deux fois, mais malheureusement elle vient à nouveau d'être retirée. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta disent ne pas avoir besoin d'une loi. Ils affirment pouvoir compter sur la législation existante. La Colombie-Britannique est parfois pour, parfois contre, et pour le moment elle est contre. Elle dit qu'elle ne pense apporter aucune modification à sa législation. L'un des deux territoires rédige actuellement une loi et l'autre envisage de le faire. Je ne me souviens plus au juste lequel des deux.

Le sénateur Graham: Que pensez-vous du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta qui disent ne pas avoir besoin d'une loi?

M. Pringle: Pour la première phase, non. En fait, je pense qu'ils pourraient s'en passer parce qu'ils ont en place des lois très générales qui leur laissent beaucoup de souplesse. En fait, la seule province qui soit actuellement prête à se conformer est l'Île-du-Prince-Édouard où il existe déjà une loi. La même chose vaut pour le Nouveau-Brunswick et les trois provinces des Prairies.

Le sénateur Graham: Quant aux autres provinces qui n'ont en place aucune loi, je suppose que cela n'empêchera en rien la proclamation de l'un ou l'autre de ces projets de loi.

M. Pringle: Non, parce que leurs loi n'affectent que les transporteurs locaux et les projets de loi, non?.

Le sénateur Graham: Merci.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Ma dernière question concerne le paragraphe 8(5) du projet de loi C-19 qui contient des dispositions à l'égard de la mise en application des paragraphes (3) et (4) qui ont trait aux audiences publiques et à l'opposition à la délivrance. Je vous renvoie au langage quelque peu curieux utilisé au paragraphe où il est dit:

l'office provincial doit:

b) tenir compte de tous textes utiles relatifs à la politique des transports et publiés par le gouvernement fédéral après consultation du gouvernement de chacune des provinces concernées.

[Text]

What kind of legal instrument is this "... any relevant written expressions..?" This is a new category of legal instrument, is it not? I have never heard of it before. I have heard of proclamation, orders in council, regulations, but what about "... relevant written expressions of ... policy ... ?" That is a new form of legal instrument, is it not?

Mr. Miller: This clause was put in, essentially, to parallel the clause in Bill C-18, which will provide, in future, a power to the government to issue policy direction to the National Transportation Agency. At the present time there is no ability for the government to give policy direction to the Canadian Transportation Commission in a formal way.

In Bill C-18, such policy direction must be tabled in Parliament, and so on and so forth. When we come to this area, where we are dealing with provincial administration, it calls for consultation with the provinces with respect to any policy directions.

Prior to laying them out, since the provincial boards administer them, they are asked to have regard for them.

As to exactly why every one of those words is there, in legalese, I am afraid I cannot speak to that. That is the way the legal draftsmen put together the concept.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Many years ago there were complaints about changes in tax law being made by radio address. This is reminiscent of that. Any relevant written expression has to be "written" in this case; you cannot do it by radio, which seems to be very vague. Surely an instrument of a kind which is already known to the law should have been prescribed here. I am not pressing the point now, but I may want to come back to it later.

The Chairman: This is a question of drafting.

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): Yes.

Mrs. Bloodworth: We have not touched upon Bill C-18 at all. Do you wish to proceed with that at this time or do you want to continue with the subject of trucking?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I would like to spend some time on Bill C-18. For me, it is a new piece of legislation and I think after I have done that, I will get more out of the exigencies which have been mentioned this afternoon. I think that would be much more useful.

The Chairman: May I have a motion that we adjourn to 2 o'clock on Monday?

Senator Stewart (Antigonish-Guysborough): I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

[Traduction]

À quel genre de texte juridique l'expression «... tous textes utiles relatifs...» fait-elle référence? Il s'agit d'un nouveau genre de texte juridique, n'est-ce pas? Je n'en ai jamais entendu parler. Je connais les proclamations, les décrets du conseil, les règlements, mais en quoi consistent ces «... textes utiles relatifs à la politiques...»? C'est nouveau, n'est-ce pas?

M. Miller: Cette disposition a été ajoutée uniquement pour établir un parallèle avec la disposition du projet de loi C-18 qui accordera à l'avenir au gouvernement le pouvoir de donner à l'Office national des transports des directives sur la politique qu'il doit appliquer. À l'heure actuelle, le gouvernement ne peut officiellement donner de telles directives à la Commission canadienne des transports.

Le projet de loi C-18 prévoit que ces directives doivent être déposées devant le Parlement, etc. Lorsqu'il est question de domaines de compétence provinciale, le Parlement doit consulter les gouvernements provinciaux avant de donner des directives à la Commission.

Il doit demander aux offices provinciaux d'y jeter un coup d'œil puisque ce sont eux qui vont les administrer.

Je crains de ne pouvoir vous dire la raison d'être exacte de la présence de chacun de ces termes de jargon juridique dans le projet de loi. C'est simplement la façon dont les rédacteurs juridiques expriment le principe.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Il y a de nombreuses années, les Canadiens se sont plaints de ce que le gouvernement modifiait la Loi de l'impôt sur le revenu en s'adressant simplement à la nation à la radio. Cela me rappelle cette époque. Dans ce cas-ci, les textes utiles relatifs à la politique sont forcément «écrits»; il va de soi qu'on ne peut pas les communiquer à la radio. L'expression me semble donc très vague. On aurait certainement dû faire état dans cette disposition d'un genre de texte que les juristes connaissent déjà. Je n'insisterai pas là-dessus aujourd'hui, mais je pourrais y revenir plus tard.

Le président: C'est une question de rédaction.

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): C'est exact.

M^{me} Bloodworth: Nous n'avons pas encore parlé du projet de loi C-18. Voulez-vous l'examiner maintenant ou préférez-vous continuer sur le sujet du camionnage?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je voudrais que nous consacrons un peu de temps au projet de loi C-18. En ce qui me concerne, c'est une toute nouvelle mesure et je crois que lorsque nous l'aurons étudié, je comprendrai mieux les exigences dont on a parlé cet après-midi. Je crois donc que cela voudrait vraiment la peine.

Le président: Quelqu'un peut-il proposer que le comité s'ajourne à 14 heures, lundi prochain?

Le sénateur Stewart (Antigonish-Guysborough): Je le propose.

Le président: Êtes-vous d'accord, sénateurs?

Des voix: D'accord.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy;
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel;
Mr. J. Pringle, Director, Motor Vehicle.

From Van-Kam Freightways Ltd.:

Mr. Willy McDaniel, Sales representative.

Du ministère des Transports:

M. J. R. Miller, directeur général, politiques stratégiques;
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire;
M. J. Pringle, directeur, politiques transporteurs routiers.

De «Van-Kam Freightways Ltd.»:

M. Willy McDaniel, représentant des ventes.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Monday, July 13, 1987

Le lundi 13 juillet 1987

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Third proceedings on:

Troisième fascicule concernant:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Petten	Roblin
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Petten substituted for that of the Honourable Senator Graham. (July 13, 1987)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Petten	Roblin
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Petten substitué à celui de l'honorable sénateur Graham. (le 13 juillet 1987)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, c.p., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 13 JUILLET 1987
(26)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Frith, Langlois, Le Moine, MacDonald (*Halifax*), Petten, Spivak et Stewart (7)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. R. J. Miller, directeur général, politiques stratégiques et
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M^{me} Bloodworth dépose les documents suivants:

- Déréglementation et emploi dans l'industrie du transport aérien «Du rêve à la réalité», pièce justificative TC-16-A;
- Analyse de l'incidence des dispositions du Projet de Loi C-18 relatives à l'accroissement de la concurrence sur les recettes des chemins de fer canadiens, pièce justificative TC-16-B;
- Les cadres économiques et réglementaires des chemins de fer du Canada et des États-Unis; leurs incidences sur la productivité et compétitivité des chemins de fer, pièce justificative TC-16-C;
- Étude de l'incidence du Projet de Loi C-18 sur la main-d'œuvre ferroviaire, pièce justificative TC-16-D;
- L'expérience américaine de déréglementation ferroviaire et sa pertinence pour le Canada, pièce justificative TC-16-E;
- Aller sans entraves: les conséquences macro-économiques, pièce justificative TC-16-F;
- La déréglementation du camionnage et du transport ferroviaire aux États-Unis, pièce justificative TC-16-G;
- Analyse comparative du rendement des lignes aériennes au Canada et aux États-Unis, pièce justificative TC-16-H;
- Rapport final, l'incidence du projet de réforme de la réglementation sur le camionnage extra-provincial, pièce justificative TC-16-I;
- Mise à jour de l'analyse de l'incidence des dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels, pièce justificative TC-16-J;
- Dispositions du Projet de loi C-18 protégeant l'intérêt public, pièce justificative TC-16-K;

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JULY 13, 1987
(26)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Frith, Langlois, Le Moine, MacDonald (*Halifax*), Petten, Spivak and Stewart (7)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From the Department of Transport:

Mr. R. J. Miller, Director General, Strategic Policy and
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mrs. Bloodworth tabled the following documents:

- Deregulation and Airline Employment "Myth Versus Fact", exhibit TC-16-A;
- An Analysis of the Revenue Impact Upon the Canadian Railways of the Competitive Access provisions of Bill C-18, exhibit TC-16-B;
- U.S. and Canadian Railway Industry Economic and Regulatory Frameworks: Implication for Railway Productivity and Competitiveness, exhibit TC-16-C;
- Bill C-18, Rail Labour Impact Study, exhibit TC-16-D;
- The American Experience in Rail Deregulation and its Relevance to Canada, exhibit TC-16-E;
- The Macroeconomic Implications of Freedom to Move, exhibit TC-16-F;
- Report on Trucking and Railroad Deregulation in the United States, exhibit TC-16-G;
- Comparative Analysis of Airline performance in Canada and the United States, exhibit TC-16-H;
- Final Report, The Impact of Proposed Regulatory Reform on Extraprovincial Trucking, exhibit TC-16-I;
- Impact analysis of competitive line rate provisions - An update, exhibit TC-16-J;
- Provisions of Bill C-18 respecting the protection of public interest, exhibit TC-16-K;

- Amendements du Projet de loi nationale sur les transports, pièce justificative TC-16-L;
- Statistiques des accidents de la route du Canada, pièce justificative TC-16-M;
- Analyse commerciale et industrielle, pièce justificative TC-16-N;
- «Preliminary position of the private motor truck council of Canada on the National Safety Code», pièce justificative TC-16-O;
- Lettre de Totran, pièce justificative TC-16-P;
- Introduction, pièce justificative TC-16-Q;
- «Effects of Deregulation on Motor Carriers», pièce justificative TC-16-R;
- «Province of British Columbia, Debates of the Legislative Assembly», pièce justificative TC-16-S;
- «Coordinating Body», pièce justificative TC-16-T;
- «Hamilton Automobile Club», pièce justificative TC-16-U;
- «Federal Jurisdiction over the for-hire trucking industry», pièce justificative TC-16-V;
- «Trucking Group Blasts CBC News», pièce justificative TC-16-W;
- «California Reregulation: Start of a Trend?», pièce justificative TC-16-X;
- «Regulate Truck Safety, Not Rates», pièce justificative TC-16-Y;
- «Deregulate California Trucking», pièce justificative TC-16-Z;
- «Truck-Related Mishaps Decline», pièce justificative TC-16-AA;
- «Deregulation Safety Link Disputed», pièce justificative TC-16-BB;
- «Has Truck Safety Become A Political Football?», pièce justificative TC-16-CC;
- «Deregulation Opening Doors», pièce justificative TC-16-DD.

Les témoins du ministère des Transports font une présentation et répondent aux questions.

L'honorable sénateur Le Moyne propose—
Que le Comité s'ajourne maintenant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 16 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

- Amendments to the Bill respecting national transportation, exhibit TC-16-L;
- Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics; exhibit TC-16-M;
- Commercial and Industrial Analysis, exhibit TC-16-N;
- Preliminary position of the private motor truck council of Canada on the National Safety Code, exhibit TC-16-O;
- Letter from Totran, exhibit TC-16-P;
- Introduction, exhibit TC-16-Q;
- Effects of Deregulation on Motor Carriers, exhibit TC-16-R;
- Province of British Columbia, Debates of the Legislative Assembly, exhibit TC-16-S;
- Coordinating Body, exhibit TC-16-T;
- Hamilton Automobile Club, exhibit TC-16-U;
- Federal Jurisdiction over the for-hire trucking industry, exhibit TC-16-V;
- Trucking Group Blasts CBC News, exhibit TC-16-W;
- California Reregulation: Start of a Trend?, exhibit TC-16-X;
- Regulate Truck Safety, Not Rates, exhibit TC-16-Y;
- Deregulate California Trucking, exhibit TC-16-Z;
- Truck-Related Mishaps Decline, exhibit TC-16-AA;
- Deregulation Safety Link Disputed, exhibit TC-16-BB;
- Has Truck Safety Become A Political Football?, exhibit TC-16-CC;
- Deregulation Opening Doors, exhibit TC-16-DD.

The witnesses from the Department of Transport made a presentation and answered questions.

The Honourable Senator Le Moyne moved—
That the Committee adjourn.

The Committee adjourned at 4:40 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Monday, July 13, 1987

[Text]

The Chairman: I call the meeting to order. We have here as witnesses this morning from the Department of Transport Mr. J. R. Miller, director general, strategic policy; Ms Margaret Bloodworth, acting general counsel; Mr. Pringle, director, Motor Vehicle Regulatory Branch.

Ms. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, Canadian Transport Commission: Mr. Chairman, Mr. Pringle will not be here this afternoon because he deals mainly with Bill C-19, which was covered on Thursday afternoon. Mr. Miller will be here shortly. He asked me to convey his apologies. He was tied up at a meeting at the department with the deputy minister for a brief time and he will be here shortly.

Mr. Chairman, we had promised two pieces of paper at the end of Thursday. I would like to start, if it is agreeable with you, by having those distributed.

The Chairman: Please go ahead.

Ms. Bloodworth: The first item we have is a summary of the amendments that were made to Bill C-18, most of which were made by the House standing committee or at the report stage, but there are a few occasions where amendments were made as a result of the first round of House hearings. I have some English copies and French copies.

The second document we have was a result of a request from Senator Stewart that we list some of the public interest provisions in this particular bill. We have attempted to do that. This list is not exhaustive by any means. As someone pointed out to me, the whole bill consists of that because we would not have needed a bill of that size if we were not including some provisions which had some form of regulation. However, we have attempted to select the most important of those provisions and have made a list of them.

You will not find any references there to part IV or part VI of the bill. The reason is that part IV is trucking, but it is only trucking if the federal government were to take back the delegation from the provinces. That is not contemplated to happen. Therefore it has little practical effect. Part VI regulates commodity pipelines of which we have only about two or three very small ones. Again it has very limited practical effect. We have not included anything from either of those parts.

I have one final item following from Thursday's testimony which I would like to cover before we go on to Bill C-18. On Thursday there was reference to U.S. employment figures and wage figures since U.S. deregulation legislation. Unfortunately at that time I did not have the exact figures before me, but I do now. If you like, I can refer to the specifics rather than the general comments I made at that time.

About air, from 1978, the date of the U.S. legislation, to 1985, total U.S. employment in the airline industry increased

TÉMOIGNAGES

Le lundi 13 juillet 1987

[Traduction]

Le président: La séance est ouverte. Nous entendrons aujourd'hui du ministère des Transports: M. J. R. Miller, directeur général des politiques stratégiques; M^{me} Margaret Bloodworth, avocat général intérimaire; M. Pringle, directeur de la Direction de la réglementation automobile.

Mme Margaret Bloodworth, avocat général intérimaire, Commission canadienne des transports: Monsieur le président, M. Pringle ne sera pas présent cet après-midi car il s'occupe principalement du projet de loi C-19 dont on a traité jeudi après-midi. M. Miller sera ici sous peu. Il m'a prié de l'excuser. Une brève réunion avec le sous-ministre le retient au ministère et il sera ici sous peu.

Monsieur le président, nous avons promis de fournir deux documents à la fin de la journée de jeudi. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je commencerai par distribuer ces documents.

Le président: Allez-y.

Mme Bloodworth: Le premier document donne un résumé des amendements qui ont été apportés au projet de loi C-18, dont la plupart ont été apportés par le Comité permanent de la Chambre ou au moment de la rédaction du rapport; toutefois, certains amendements ont été apportés à la suite de la première ronde d'auditions de la Chambre. Il y a des exemplaires en anglais et en français.

Le deuxième document fait suite à une demande du sénateur Stewart d'énumérer certaines dispositions d'intérêt public dans ce projet de loi. Nous avons tenté de le faire. Cette liste est loin d'être exhaustive. Comme quelqu'un l'a fait remarquer, le projet de loi est rempli de telles dispositions ayant une portée réglementaire, sinon il n'aurait pas été si volumineux. Nous nous sommes toutefois efforcés d'énumérer les plus importantes de ces dispositions.

On ne trouvera dans ce document aucune référence à la partie IV ou à la partie VI du projet de loi. En effet, la partie IV porte sur le camionnage, mais elle porte sur le camionnage uniquement si le gouvernement fédéral retire aux provinces les pouvoirs qui leurs ont été délégués. Cette éventualité n'est pas envisagée. Cet aspect a donc peu de portée pratique. La partie VI régit les productoducs, mais il n'en existe que deux ou trois et ils sont très limités. Cet aspect a donc également peu de portée pratique. Nous ne dirons donc rien de ces deux parties.

Avant de passer au projet de loi C-18, j'aimerais aborder un dernier point concernant le témoignage de jeudi. On a parlé jeudi des données américaines sur l'emploi et les salaires depuis la déréglementation de la législation américaine. Malheureusement, je ne disposais pas des chiffres exacts à ce moment-là. Je possède maintenant ces chiffres et j'aimerais faire des observations plus spécifiques que celles que j'ai faites à ce moment-là.

En ce qui concerne le transport aérien, à partir de 1978, le moment où la Loi est entrée en vigueur aux États-Unis,

[Text]

9%. The average compensation per employee in the U.S. airline industry rose from approximately \$28,000 U.S. to over \$42,000 U.S. between 1978 and 1984. This rate of increase is on a par with that attained by the average U.S. employee over the same time period.

About trucking, the number of jobs in the U.S. for higher trucking industry increased by 16% between 1980 and 1985. The average employee compensation of large U.S. trucking firms—it is large because we do not have data on all U.S. trucking firms—has increased since deregulation, but less than inflationary rates. Compensation rates in 1984 were still nearly 42% above those for the average U.S. employee in all industry.

As I indicated in rail, employment has been going down steadily over a number of years. In the U.S. it continued to go down from 1980 to 1984 and it declined about 30% in that period. In the compensation area, U.S. rail compensation increased from \$24,600 in 1980 to over \$34,000 in 1984. This increase exceeds that attained by the average U.S. employee over the same time period.

You will note the time periods are all different. The reason is that the statistical basis for the various industries are done on a different year basis.

As I understand it, the purpose this afternoon was to go through Bill C-18 to explain the major provisions. I would not propose going through it in the same detail as Bill C-19 because I do not think we would cover it this afternoon if we were to do that. It is much more lengthy. If it is agreeable to you and the committee, Mr. Chairman, I would propose to summarize it by parts, to look at the eight parts of the act and indicate the general purpose of each of those parts and answer any questions anyone might have.

I would propose to start with the section on the national transportation policy. It is contained in section 3 of the act. There is a statement of national transportation policy in the 1967 act, and this bill retains many of those statements because many people were not unhappy with parts of that policy. They wished, however, to have certain additions made. Therefore, if you compare this with the 1967 statement, you will find that there are some marked similarities. There have also been some additions. What I will do is just briefly summarize the additions.

The first addition is the reference in paragraph (a) to the requirement that the national transportation system meet the highest practicable safety standards. There was no mention of safety in the 1967 policy. It was strictly an economic policy. However, in view of the government's repeated commitment to safety's being a priority, that statement has been put right in the policy.

[Traduction]

jusqu'en 1985, l'emploi total dans l'industrie du transport aérien aux États-Unis a augmenté de 9 p. 100. La rémunération moyenne par employé dans l'industrie du transport aérien aux États-Unis est passée d'environ \$28,000 U.S. à plus de \$42,000 U.S. entre 1978 et 1984. Cette augmentation de la rémunération correspond à celle qu'a connu l'employé américain moyen au cours de la même période.

En ce qui concerne le camionnage, le nombre d'emplois dans la grande industrie du camionnage aux États-Unis a augmenté de 16 p. 100 entre 1980 et 1985. La rémunération moyenne par employé chez les plus grandes entreprises de camionnage aux États-Unis—nous n'avons pas les données pour toutes les entreprises de camionnage aux États-Unis—a augmentée depuis la déréglementation mais reste inférieure au taux d'inflation. Les taux de rémunération en 1984 dépassaient encore de près de 42 p. 100 ceux de l'employé moyen aux États-Unis dans l'ensemble de l'industrie.

J'ai mentionné, pour le transport ferroviaire, que l'emploi a diminué régulièrement pendant un certain nombre d'années. Aux États-Unis, il a continué à diminuer de 1980 à 1984, soit une diminution d'environ 30 p. 100. Pour ce qui est de la rémunération des employés du transport ferroviaire aux États-Unis, elle est passée de \$24,600 en 1980 à plus de \$34,000 en 1984. Cette augmentation dépasse celle qu'a connu l'employé moyen aux États-Unis au cours de la même période.

On notera que les périodes étudiées sont différentes. En effet, les industries n'utilisent pas toutes les mêmes années dans leurs études statistiques.

Si je ne m'abuse, nous devons, cet après-midi, passer en revue le projet de loi C-18 pour en expliquer les principales dispositions. Je proposerais de ne pas entrer dans les détails comme dans le cas du projet de loi C-19, sinon nous ne pourrions pas tout voir cet après-midi. Ce projet de loi est en effet beaucoup plus volumineux. Si vous et le comité n'y voyez pas d'inconvénient, M. le Président, je propose de résumer le projet de loi en ses neuf parties et d'indiquer l'objet général de chacune de ces parties et de répondre aux questions qui pourraient se présenter.

Je proposerais de commencer par l'article sur la politique nationale des transports, soit l'article 3 du projet de loi. La Loi de 1967 présente un énoncé de politique nationale en matière de transport, qui, dans une large mesure, a été conservé dans ce projet de loi parce que bon nombre de personnes le jugeait valable. Toutefois, elles souhaitaient y apporter certains ajouts. Par conséquent, si vous comparez ce document avec l'énoncé de 1967, vous constaterez qu'ils sont fortement similaires sur certains points. Certains ajouts ont aussi été effectués et, si vous le permettez, je vous les résumerai brièvement.

D'abord, à l'alinéa (a), on précise que le réseau national des transports doit être conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible dans la pratique. La politique de 1967 ne prévoyait aucune disposition en matière de sécurité. Cette politique était strictement économique. Cependant, compte tenu du fait que le gouvernement s'est engagé, à maintes reprises, à accorder une attention prioritaire à la sécurité, les modifications qui s'imposaient ont été apportées à la politique.

[Text]

The next item that has been added to the policy is the stress on intramodal competition; that is, competition between rail carriers and between truck carriers and between air carriers. The stress in the 1967 act was on intermodal competition; that is, competition between railways and trucks, but not among various railways. There has been a specific reference to intramodal competition being desirable as well.

That brings me to the next point, which is really the theme of the whole bill, and that is contained in paragraph (b), which says:

competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services.

That thought is really continued in (c), where it states:

economic regulation of carriers and modes of transportation occurs only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers and travellers

It goes on to say that it will "not unfairly limit the ability of any carrier or mode of transportation to compete freely with any other carrier or mode of transportation". That brings me back to one of the papers distributed at the beginning of this afternoon, which lists the provisions where economic regulation has been considered necessary in some degree to meet those requirements.

The next addition is the reference to regional economic development. There was again no specific mention in the 1967 policy of regional economic development. Transportation has been explicitly recognized as a key to regional economic development. It is stated that

commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized

That is paragraph (d), senator.

Senator Frith: On what page?

Ms. Bloodworth: On page 2. We are still in clause 3, the policy. The final point I will mention with regard to the policy is the addition of specific reference to the disabled. If you look at paragraph (g), it states:

each carrier or mode of transportation, as far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under fares, rates and conditions that do not constitute . . . an undue obstacle to the mobility of persons including those persons who are disabled.

Starting on page 4 we have part I of the bill. Part I of the bill deals with two main items: first of all, the creation of the new National Transportation Agency which will administer this law, and secondly, three new dispute resolution mech-

[Traduction]

Le prochain point qui a été ajouté à la politique souligne la concurrence intermodale, c'est-à-dire la concurrence entre les sociétés de transport ferroviaire, entre les sociétés de transport par camion et entre les sociétés de transport aérien. La Loi de 1967 traitait de la concurrence intermodale, c'est-à-dire la concurrence entre, d'une part, les sociétés ferroviaires, et, d'autre part, les sociétés de transport par camion, mais excluait la concurrence entre les diverses sociétés ferroviaires. On a donc jugé qu'il était aussi souhaitable de viser précisément la concurrence intramodale.

Ensuite, nous passons au troisième ajout à l'alinéa (b) qui, finalement, résume l'objet de tout le projet de loi:

à condition que la concurrence et les forces du marché soient, chaque fois que possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport valables et efficaces.

En effet, l'alinéa (c) poursuit le même thème:

à condition que la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs.

L'alinéa (c) se termine comme suit: «sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport». Ce point nous ramène aux rapports distribués au début de cet après-midi. Ces rapports énumèrent les dispositions où on a jugé qu'une réglementation économique était, dans une certaine mesure, nécessaire pour satisfaire à ces exigences.

Le quatrième point qui a été ajouté concerne l'expansion économique régionale. De nouveau, la politique de 1967 ne donnait aucune précision à cet égard. Les transports ont été explicitement reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional. L'alinéa (d) énonce:

La viabilité commerciale des lignes de transport doit être mise en balance avec les objectifs du développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement.

Il s'agit de l'alinéa (d), sénateur.

Le sénateur Frith: À quelle page se trouve cet alinéa?

Mme Bloodworth: A la page 2. Il s'agit toujours de l'article 3, qui concerne la politique. Le dernier point dont je traiterai en ce qui concerne la politique touche les handicapés. La nouvelle politique mentionne les handicapés, à l'article (g), qui énonce:

les liaisons assurées en provenance ou à destination d'un point du Canada par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent, dans la mesure du possible, à des prix et selon des modalités qui ne constitue pas . . . un obstacle abusif à la circulation des personnes, y compris les personnes handicapées.

Le projet de loi proprement dit commence à la page 4. La partie I du projet de loi traite de deux points principaux: d'abord de la création de l'Office national des transports, qui sera chargé de l'administration de cette loi, puis de trois nouveaux mécanismes de règlement des conflits, dont l'un est une

[Text]

anisms, one of which is a modification of an existing provision, which have been added to the law.

Senator Frith: None of the interpretation sections have any particular need to be flagged?

Ms. Bloodworth: Not particularly, senator. I would be pleased to answer any questions, but I think we will probably deal with them more in relation to the substantive sections rather than the interpretation sections.

Again, with part I, I will not propose to go through it section by section. I will maybe just highlight some of the provisions that I feel might be of most interest to you, but please feel free to interrupt me at any time if I am missing something you feel you would like to ask questions about.

Senator Stewart: Mr. Chairman, that raises a question of how we proceed. I have some questions with regard to the policy. I had thought they would be stood over until the end, but if we are going to ask questions in the course of the exposition, I would be prepared to ask those questions now.

The Chairman: Go ahead.

Senator Stewart: I am raising the question: is that the way you want to proceed?

The Chairman: Yes, if everything is in accord with your suggestion, I will accept it.

Senator Stewart: Perhaps the witness has a good feel for the flow of the material. I do not want to break up an orderly presentation.

Ms. Bloodworth: No, actually we could perhaps deal with whole chunks of material, and certainly the policy stands on its own. If you have questions on that, I would certainly be prepared to try to answer them.

Senator Stewart: I am using the briefing book, and it is convenient to refer to the pages given there on the right-hand side. It is the text of the bill opposite page 3, where we have in clause 2 the provision:

This Act is binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

Am I correct in assuming that it is competent for the Parliament of Canada to bind Her Majesty in right of a province such as Nova Scotia or Quebec?

Ms. Bloodworth: Well, obviously that binding has a limited effect. It can only be insofar as the province is acting within the federal jurisdiction. That particular provision was added to the existing National Transportation Act when a province became an owner of an airline. It was therefore added to make it clear that if a province owns an airline and it becomes a provincial Crown agent, it is still bound by that act. However, it certainly would not, in my view, be competent for the federal government to go beyond that. It cannot tell the provinces what to do within their jurisdictions, but when the provinces act within federal jurisdiction, as when they own a federal transportation carrier, then I think they can, yes.

[Traduction]

modification d'une disposition existante, qui ont été ajoutés à la loi.

Le sénateur Frith: Serait-il bon d'apporter des précisions au sujet de certains articles?

Mme Bloodworth: Non, monsieur le sénateur. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions, mais je crois que vous aurez probablement davantage de précisions à demander en ce qui a trait au corps du projet de loi même qu'au sujet des articles portant sur l'interprétation.

De nouveau, je n'ai pas l'intention de procéder section par section pour la partie I. Je vais peut-être simplement souligner les principaux points de certaines des provisions qui, à mon avis, vous intéresseront le plus, mais n'hésitez pas à m'interrompre à tout moment si vous avez besoin de plus de précisions.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une question de procédure. J'aimerais poser certaines questions au sujet de la politique. Je croyais qu'il y aurait une période de questions à la fin de la présentation, mais si nous pouvons demander des précisions au cours de celle-ci, je serais prêt à le faire immédiatement.

Le président: Allez-y.

Le sénateur Stewart: Voici ma question: est-ce la façon dont nous devons procéder?

Le président: Oui, si personne ne s'y oppose, j'accepte votre proposition.

Le sénateur Stewart: Peut-être le témoin préférerait-il poursuivre sa présentation. Je ne voudrais pas lui faire perdre le fil de ses idées.

Mme Bloodworth: Non, en réalité, il serait peut-être préférable d'examiner le document par section, et on peut, sans aucun doute, s'arrêter sur la politique. Si vous avez des questions à ce sujet, je me ferais un plaisir d'essayer d'y répondre.

Le sénateur Stewart: Je me sers du document de travail. Les numéros de page indiqués à droite sont utiles. Je vous renvoie au texte du projet de loi, à la page en regard de la page 3. L'article 2 énonce:

La présente loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

Devons-nous présumer que le Parlement du Canada est habilité à lier Sa Majesté du chef d'une province comme la Nouvelle-Écosse ou le Québec?

Mme Bloodworth: De toute évidence, cela comporte certaines restrictions. Une telle situation ne peut se produire que si la province doit agir dans un domaine de compétence du gouvernement fédéral. Cette disposition particulière a été ajoutée à la Loi nationale actuelle sur les transports au moment où une province a fait l'acquisition d'une société aérienne. Elle a été ainsi ajoutée pour qu'il soit net que si une province acquiert une société aérienne et qu'elle devient un agent de la Couronne provinciale, elle doit toujours se conformer à cette loi. Toutefois, à mon avis, les pouvoirs du gouvernement fédéral se limitent sûrement à ce point. Ce dernier ne peut pas dire aux provinces comment agir dans les domaines qui relèvent de leurs propres compétences mais, lorsqu'il s'agit d'un domaine de

[Text]

Senator Frith: They have to say it under the cases.

Ms. Bloodworth: The bill has to explicitly state that it is binding on the Crown before it is in any case.

Senator Frith: Because of the case involving Pacific Western.

Ms. Bloodworth: Yes.

Senator Stewart: Mr. Chairman, my next comments refer to the declaration of national transportation policy. I have some observations and then some questions. The clause will start out: "It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network". I was wondering what the word "economic" means there. I thought first it meant "economical", and then I decided no, it means "profitable". Clearly it is economic, because transportation is an economic factor. What does it mean?

Ms. Bloodworth: I hesitate to answer that, not being an economist, but maybe I can give you what my view of it would be. In the context of saying it is a national transportation policy, it must mean economic in terms of the country as a whole, and by that I do not think you could limit it to just being profitable to a given firm. I think it must mean more than that. It must mean that not only are we looking at firms being profitable, but that the system itself makes the most economical use of resources generally. That is general, I agree, but the whole nature of a policy statement is that it is general and it is hard to discuss it without a concrete case in front of you.

Senator Stewart: This is true. But the problem with a policy statement is that it is to guide decisions in those specific cases to which you have reference. If there is some uncertainty as to what the word means there, it is not a very stable foundation on which to make the important decisions that will have to rest upon such a pedestal.

Ms. Bloodworth: I think policy statements by their very nature leave some uncertainty because they are policy statements. They speak in terms of generalities that have to be applied to specific cases.

Senator Stewart: Oh, yes. I understand this.

Ms. Bloodworth: This is why I prefaced it by saying that "economic" in this context for me must mean something more than just profitable to a specific firm. It has to mean an economic use of resources generally.

Senator Stewart: Yes. I understand a policy statement has to be general, but this does not mean it has to be vague or even meaningless.

Now, further down in the sentence we are told:

that those objectives are most likely to be achieved when all carriers are able to compete, both within and among

[Traduction]

compétence fédérale, comme cela se produit lorsque les provinces sont propriétaires d'un transporteur fédéral, je crois que la situation est autre.

Le sénateur Frith: Cela doit être précisé dans tous les cas.

Mme Bloodworth: Dans tous les cas, le projet de loi doit préciser que la Loi lie Sa Majesté du chef d'une province.

Le sénateur Frith: C'est à cause du dossier concernant le Pacific Western.

Mme Bloodworth: Oui.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je veux maintenant faire un commentaire sur l'énoncé de politique nationale des transports. Je voudrais passer certains commentaires, puis poser certaines questions. L'article énonce d'abord: «il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces». Ma question porte sur le terme «rentable». Pouvez-vous m'expliquer ce terme?

Mme Bloodworth: Puisque je ne suis pas économiste, je crains de ne pas pouvoir répondre adéquatement à cette question, mais permettez-moi de vous expliquer ce que représente, à mon avis, la rentabilité dans ce contexte. Comme il s'agit d'une politique nationale des transports, la notion de rentabilité doit s'appliquer au pays dans son ensemble, c'est-à-dire que la disposition ne vise pas uniquement la rentabilité d'une société donnée. Je crois que la notion est plus vaste. À mon avis, non seulement les sociétés à proprement dites doivent-elles être profitables, mais le réseau, en général, doit être rentable. D'accord, cette définition est générale, mais l'énoncé de politique est, par sa nature même, général, et il est difficile d'aborder cette question sans avoir recours à un exemple précis.

Le sénateur Stewart: C'est vrai. Mais le problème de l'énoncé de politique est qu'il doit servir à orienter les décisions dans ces cas précis auxquels vous faites allusion. S'il y a des incertitudes quant au libellé de l'énoncé, ce n'est pas une base très stable à partir de laquelle prendre des décisions importantes qui devront reposer sur un tel piédestal.

Mme Bloodworth: Je crois que les énoncés de politique, de par leur nature même, laissent planer certaines incertitudes justement parce qu'il s'agit d'énoncés de politique. Ils sont libellés en termes généraux et doivent être appliqués à des cas particuliers.

Le sénateur Stewart: Oh, oui. Je comprends bien.

Mme Bloodworth: C'est pour cette raison que j'ai commencé en disant que le terme «économique» dans ce contexte, pour moi, doit signifier davantage que simplement rentable pour une société particulière. Il doit faire référence à une utilisation économique des ressources en général.

Le sénateur Stewart: Oui. Je comprends qu'un énoncé de politique doive être général, mais cela ne signifie pas qu'il doit être vague ou même dépourvu de sens.

Maintenant, plus loin dans la phrase, on nous dit ce qui suit:

Ces objectifs ont le plus de chances de se réaliser en situation de concurrence, dans et parmi les divers modes de

[Text]

the various modes of transportation, under conditions ensuring that, having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

Then we go on to detail various things. Now, it is the inclusion of the expression "having due regard to national policy" that worries me. It seems to me this is a little bit like the cat chasing her tail.

We are stating what is to be the basis of national policy and then we say that certain things are to be done "having due regard to national policy". It seems to me one is defining in terms of one's own definition. I wonder whether this problem could be considered. I am sure this statement is going to be of the greatest importance over the years.

Ms. Bloodworth: This is a specific case where the words have been continued from the 1967 act. I think there is a distinction here in that clause 3 refers to the national transportation policy, and the reference to "national policy" would be wider than this. It could refer to regional development policy, for example, or something beyond just national transportation policy.

Senator Stewart: All right. Yes. In fact, "national policy" is defined in the interpretation clause. Perhaps we will take it up again when we come to the interpretation section.

Ms. Bloodworth: I believe "public interest" rather than "national policy" is defined.

Senator Stewart: Yes, I believe you are correct. Well, then, do we have a definition of "national policy" as distinct from "national transportation policy"?

Ms. Bloodworth: No. There is no definition in the bill.

Senator Stewart: So it is up in the air. It is to be part of the policy to have regard to the policy.

Paragraph (c) says:

economic regulation of carriers and modes of transportation occurs only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers and travellers and such regulation will not unfairly limit the ability of any carrier or mode of transportation to compete freely with any other carrier or mode of transportation

My problem is that in one part of the clause we seem to be making the assertion and in another part we seem to be writing a prohibition. We are told in the first part that there is to be economic regulation only in respect of those services and regions where regulation is necessary to serve shippers and travellers, and such regulation will not unfairly limit the ability of any shipper or mode to compete freely. Either we are changing from an indicative to an imperative, or there is a possible conflict there.

Ms. Bloodworth: As I read it, Senator Stewart, what that statement is saying is that economic regulation occurs only in respect of the things it says, but even such regulation will not

[Traduction]

transport, entre tous les transporteurs, à condition que, compte dûment tenu de la politique nationale et du contexte juridique et constitutionnel...

Et on passe ensuite à divers détails. C'est l'inclusion de l'expression «compte tenu de la politique nationale» qui me préoccupe. Il me semble que c'est un cas qui ressemble à celui du chat qui court après sa queue.

On dit ce qui doit être la base de la politique nationale et on affirme du même pas que certaines choses doivent être faites «compte tenu de la politique nationale». Il m'apparaît que c'est là une définition qui utilise ses propres termes. Je me demande si ce problème pourrait être étudié. Je suis certain que cet énoncé aura beaucoup d'importance au cours des années.

Mme Bloodworth: Il s'agit d'un cas particulier où les mots font suite à la Loi de 1967. Je pense qu'il y a une distinction qu'il faut faire ici en ce que l'article 3 fait référence à la politique nationale de transport et que la référence à la «politique nationale» est plus large. Il peut s'agir de la politique de développement régional, par exemple, ou de quelque chose qui dépasse simplement la politique nationale de transport.

Le sénateur Stewart: Bien. Oui. En fait, la «politique nationale» est définie dans l'article sur l'interprétation. Peut-être y reviendrons-nous lorsque nous étudierons cet article.

Mme Bloodworth: Je crois que c'est plutôt «intérêt public» que «politique nationale» qui est défini.

Le sénateur Stewart: Oui, je crois que vous avez raison. Bien, alors, avons-nous une définition de la «politique nationale», par rapport à la «politique nationale de transport»?

Mme Bloodworth: Non. Il n'y a aucune définition dans ce projet.

Le sénateur Stewart: Ainsi on ne sait pas à quoi s'en tenir. Cela doit faire partie de la politique d'avoir droit de regard sur la politique.

L'alinéa (c) dit ce qui suit:

la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport se limite aux services et aux régions à propos desquels elle s'impose dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs, sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport;

Mon problème est qu'en un endroit de l'article, on semble faire une assertion et qu'en un autre, on semble faire une interdiction. On nous dit dans la première partie qu'il ne doit y avoir de réglementation économique seulement en ce qui a trait aux services et aux régions où les règlements s'imposent dans l'intérêt des expéditeurs et des voyageurs sans pour autant restreindre abusivement la libre concurrence entre transporteurs ou modes de transport. Il faudrait choisir entre l'exhortation et l'affirmation impérative ou il y a un conflit possible ici.

Mme Bloodworth: Selon moi, sénateur Stewart, ce que dit l'énoncé est que la réglementation économique ne s'applique que dans les cas où il est dit qu'elle doit s'appliquer, mais,

[Text]

unfairly limit. In other words, even if you do have that regulation it will not unfairly limit the ability of carriers to compete.

Senator Stewart: But a carrier could very well say the argument is made that this economic regulation is needed to serve the transportation needs of a shipper, we realize that, but such an economic regulation will limit our ability, and we say unfairly. There is a question there for which there is no answer in the policy.

Ms. Bloodworth: Well there is certainly a balancing involved. What this states is the policy, what goals we are aiming at; but there is no question in individual cases that may come up before the agency, or indeed before the government in terms of some areas, that there will be competing interests. The role of the government or the agency, depending on who is the deciding body, will determine what balance best meets that objective. I think that is inevitable in policy statements, because we cannot predict everything that will come about in the future and what interests might need to be balanced.

Senator Stewart: All right. I understand what you are saying, but it does not mean I agree with it. Let us go on then to part (d). I believe this is a part that was amended.

Ms. Bloodworth: Paragraph (d)?

Senator Stewart: Yes.

Ms. Bloodworth: Yes, it was.

Senator Stewart: I think the problem I have comes from the fact that certain words were put in there. Let me read it:

transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links

There is something wrong. So I go back: "transportation is recognized as a key to regional economic development". And then we have a new proposition: "and commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strength of each region may be realized". I think that is very clumsy drafting. Perhaps I should not say that.

Ms. Bloodworth: You will not insult me, I did not draft it.

Senator Stewart: The result of the amendment makes for a very clumsy paragraph. In view of the fact that this is a policy statement and it is likely to be quoted again and again, it would be nice if that could be cleaned up.

Ms. Bloodworth: In defence of the drafting that is here, it is true, there are two separate propositions in the same paragraph (d), but they are very closely linked propositions. The second part of it, the second proposition, if you like, the commercial viability one, as you have already noted, was amended by the House standing committee because of a desire to explicitly recognize that need to balance. They felt they were very

[Traduction]

même ce genre de réglementation n'impose pas de restrictions abusives. En d'autres mots, même si un tel règlement est en vigueur, il ne restreindra pas abusivement la libre concurrence.

Le sénateur Stewart: Mais un transporteur pourrait très bien dire qu'on prétend que ce règlement économique s'impose dans l'intérêt d'un expéditeur, nous en sommes conscients, mais ce genre de règlement économique limitera la libre concurrence et, selon nous, abusivement. Il y a ici une question pour laquelle on ne trouve aucune réponse dans la politique.

Mme Bloodworth: Eh bien il s'agit certainement d'une question d'équilibre. Ce dont il s'agit c'est de la politique, des objectifs que nous visons; mais il ne fait pas de doute que, dans des cas particuliers qui peuvent se présenter devant l'Office, ou même devant le gouvernement pour ce qui est de certaines régions, les intérêts entreront en concurrence. Le rôle du gouvernement ou de l'Office, selon l'organisme qui a le pouvoir de décision, sera de déterminer quelle formule permettra de mieux atteindre l'objectif. Je crois que cela est inévitable dans un énoncé de politique, étant donné que l'on ne peut prévoir tout ce qui arrivera et que les intérêts devront être mis en balance.

Le sénateur Stewart: Très bien. Je comprends ce que vous dites, mais cela ne veut pas dire que je suis d'accord. Passons donc à l'alinéa d). Je crois qu'il s'agit d'une partie qui a été amendée.

Mme Bloodworth: L'alinéa d)?

Le sénateur Stewart: Oui.

Mme Bloodworth: Oui, il l'a été.

Le sénateur Stewart: Le problème vient du fait que certains mots ont été mis là. Laissez-moi vous lire le passage:

les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et la viabilité commerciale des lignes de transport . . .

Il y a là quelque chose qui cloche. J'y reviens donc: «les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional». Puis on a une autre proposition: «la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mise en balance avec les objectifs de développement économique régional de sorte que les atouts économiques potentiels de chaque région puissent être exploités pleinement». Je pense que c'est un très mauvais libellé. Peut-être ne devrais-je pas dire cela.

Mme Bloodworth: Cela ne m'insulte pas, ce n'est pas moi qu'il l'ai rédigé.

Le sénateur Stewart: L'amendement a rendu l'alinéa tout à fait maladroit. Compte tenu du fait qu'il s'agit là d'un énoncé de politique et qu'il sera à ce titre probablement cité de nombreuses fois, il serait bien qu'il soit formulé correctement.

Mme Bloodworth: À la défense du libellé je dirai qu'il est vrai qu'il y a deux propositions distinctes dans le même alinéa d) mais il s'agit de propositions très étroitement reliées. La deuxième partie, la deuxième proposition, si vous voulez, qui porte sur la viabilité commerciale, comme vous l'avez déjà noté, a été amendée par le comité permanent de la Chambre pour répondre au désir de reconnaître explicitement ce besoin

[Text]

closely linked statements, and putting them in the same paragraph certainly closely links them.

Senator Stewart: I am sorry to be picky about a mere legal text. I guess my problem is this. We are told that transportation is recognized as a key, and then we are told that it is balanced. If it said "is to be balanced", that might help to put it on the same plane.

Ms. Bloodworth: But it is not transportation that is to be balanced; it is the commercial viability of transportation links that is to be balanced.

Senator Stewart: I realize that. It is the verb that I wanted to emphasize.

Ms. Bloodworth: I guess then it would not be the same grammatical structure as the first part of the proposition, which is "is recognized."

Senator Stewart: My problem is that we have changed our mode here: "transportation is recognized" is a statement of taking cognizance. But then we are saying that "commercial viability of transportation links is balanced". Is that an imperative statement, an indicative statement, a hortatory statement? I do not know. I know what the first one is, but I do not know what the second one is.

Ms. Bloodworth: I can only go back to the opening words, which are right at the beginning, which say:

under conditions ensuring that commercial viability of transportation links is balanced with regional economic development objective.

Senator Stewart: I will not labour the point any more now, but perhaps when we have the testimony we can take another look at that.

I wanted to ask, in subclause (2), with whom the Minister might enter into agreements. It is provided that:

the Minister may enter into agreements in support of the national transportation policy.

With whom would he enter into agreements?

Ms. Bloodworth: The best example would be one that is contemplated: the one with the provinces over the funding for the national safety code. Presumably there could be other types of agreements similar to that.

Senator Stewart: Those were the questions I had on the national transportation policy.

Senator Spivak: Just arising from Senator Stewart's remarks, the word "economic" is used so many times here that it seems to me he has some point in raising what the meaning of "economic" is in all these various senses. It seems to me that it is used as meaning economic versus social or some other form of activity. Perhaps in the first part it means judicious or prudent. It talks about "the safe, economic, efficient, and adequate" at the beginning. Is there not a shifting in the terms? It means commerce and all those other things associated with it, right? But in the beginning, what does it mean?

[Traduction]

d'équilibre. Les membres pensaient qu'il s'agissait là d'énoncés très étroitement reliés et que de les mettre dans le même paragraphe permettrait de voir ce lien étroit.

Le sénateur Stewart: Je suis désolé d'être si tatillon au sujet d'un simple texte juridique. Je crois que c'est là mon problème. On nous dit que les transports sont reconnus comme un facteur primordial puis on nous dit qu'il doit être mis en balance. Si l'on nous disait «soit mis en balance», cela aiderait à mettre les deux propositions sur le même plan.

Mme Bloodworth: Ce n'est pas le transport qui doit être mis en balance, c'est la viabilité commerciale des lignes de transport.

Le sénateur Stewart: Je comprends cela. C'est sur le verbe que je voulais insister.

Mme Bloodworth: Je crois alors que ce ne serait pas la même structure grammaticale que dans la première partie de la proposition, qui est «soient reconnus».

Le sénateur Stewart: Mon problème vient du fait que l'on a changé le mode ici: «les transports soient reconnus» est un énoncé qui constitue une prise de connaissance. Puis on a l'énoncé suivant «la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mis en balance». S'agit-il d'un énoncé impératif, d'un énoncé indicatif, ou d'un énoncé exhortatif? Je l'ignore. Je sais ce qu'est le premier énoncé, mais je ne sais pas en quoi consiste le second.

Mme Bloodworth: Je ne peux que vous renvoyer aux premiers mots, qui figurent au tout début, et qui disent ce qui suit:

à condition que la viabilité commerciale des lignes de transport doit être mis en balance avec les objectifs de développement économique régional . . .

Le sénateur Stewart: Je ne m'entendrai pas davantage sur ce point maintenant, mais peut être cela indique-t-il qu'il faudrait l'examiner de nouveau.

Je voulais demander, au sujet du sous-alinéa (2), avec qui la ministre peut conclure des ententes. On dit que:

la ministre peut conclure des ententes à l'appui de la politique nationale de transport.

Avec qui peut-il conclure ces ententes?

Mme Bloodworth: Le meilleur exemple est celui qui est donné: une entente conclue avec les provinces sur le financement d'un code national de sécurité. Présument, il pourrait y avoir d'autres types d'ententes semblables à celles là.

Le sénateur Stewart: C'était là les questions que je voulais poser sur la politique nationale de transport.

Le sénateur Spivak: Juste pour poursuivre les remarques du sénateur Stewart, le mot «économique» est utilisé tant de fois ici qu'il me semble pour le moins justifié de poser les questions sur sa signification dans tous ces sens variés. Il me semble qu'il est utilisé par opposition à social ou quelque autre forme d'activité. Peut-être dans la première partie signifie-t-il judicieux ou prudent. On parle au début d'un réseau sûr, rentable et bien adopté. N'y a-t-il pas ici un glissement de sens? On entend par «économique» ce qui concerne le commerce et toutes les autres activités qui y sont associées, n'est-ce pas? Mais au début, qu'entend-on par «rentable»?

[Text]

Ms. Bloodworth: I think "economic" in that first sentence refers to making the best use of resources. Again, we are talking about an economic term as opposed to social one.

Senator Spivak: So the same word is used in two different senses. That may be the confusion.

Ms. Bloodworth: I am not sure that I see them as completely different.

Senator Spivak: Further on, by "economic regulation of carriers" and "regional economic development", what is meant is not judicious and prudent. What is meant there is a particular kind of activity.

I think it is perfectly acceptable. In the dictionary you see three or four uses of a word. But I see the problem that Senator Stewart is having. I have no idea what it might mean in terms of legal impact, but I also note that there seems to be a difference.

Senator Frith: The word economic itself does not appear in the words and phrases judicially defined. It refers you to current economic, political or religious topics. Then there is a case dealing with copyright. It has once been defined in economic, technical or organizational reason. These words in transfer of undertaking regulations are not mutually exclusive but are alternative or cumulative reasons for dismissal. So it is not yet a term of reference.

Ms. Bloodworth: No, and I should say I have never been involved in any case with the existing national transportation policy that has ever been an issue before a court. It has been an issue before the CTC. It is used by parties to argue how an agency or tribunal should decide something on the basis of facts which normally the court will not entertain. It is normally not a section of the act that is ever in front of the courts. That is not to say it could not be, but it involves the type of thing that is most usually directed to governmental bodies as opposed to the courts, in my experience.

Senator Stewart: In the interpretation section, we have a definition of public interest. We are told that public interest means the public interest consistent with first, the national transportation policy. All right, there is no problem there. Second is policy directions, if any, issued under section 23, if I recall; that is, by the Governor in Council on the motion of the Minister. In respect of part II there are directions, if any, issued by the minister under section 86. Perhaps when we get to those sections my memory will be clearer. As I recall, there are really no guides given in section 23 or section 86, so in a sense national interest becomes whatever the Minister or the Governor in Council orders. I thought it should be the other way around, that the Governor in Council should be bound by a statement of public interest rather than public interest being defined by the Minister.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je crois que le terme «rentable» dans la première phrase fait référence à la meilleure utilisation possible des ressources. Encore une fois, il s'agit d'un terme économique par opposition à un terme social.

Le sénateur Spivak: Mais le même mot est utilisé dans deux sens différents. Cela peut porter à confusion.

Mme Bloodworth: Je ne suis pas sûre de bien voir la différence.

Le sénateur Spivak: Plus loin, dans les expressions «réglementation économique des transporteurs» et «développement économique régional», le terme ne signifie pas judicieux et prudent. Il fait référence ici à un type d'activité particulier.

Je pense que cela est parfaitement acceptable. Dans le dictionnaire on donne trois ou quatre usages pour un mot. Et je comprends le problème auquel faisait allusion le sénateur Stewart. Je n'ai aucune idée de ce que cela peut signifier en termes d'impact juridique, mais je note également qu'il semble y avoir une différence.

Le sénateur Frith: Le terme «économique» lui-même n'apparaît pas dans les mots et expressions légalement définis. Il renvoie à des sujets actuels d'ordre économique, politique ou religieux. Il y a aussi un cas concernant les droits d'auteur. Le sujet a été une fois défini en termes économiques, techniques ou organisationnels. Ces termes, dans la réglementation sur le transfert d'entreprises, ne sont pas mutuellement exclusifs, mais constituent des raisons alternatives ou cumulatives de rejet. Il ne s'agit donc pas encore d'un terme de référence.

Mme Bloodworth: Non, et je dirai que je n'ai jamais rencontré au sein de la politique nationale des transports un cas qui ait jamais fait l'objet d'un jugement. C'était plutôt du ressort de la CTC. Cela sert aux parties à soutenir qu'un organisme ou un tribunal devrait prendre les décisions à partir de faits que normalement un tribunal ne retiendrait pas. Normalement, cet article de la loi n'est jamais abordé devant les juges. Cela ne veut pas dire que c'est impossible, mais c'est plutôt le genre de choses qui est généralement porté à l'attention des organismes gouvernementaux plutôt que devant tribunaux, d'après mon expérience.

Le sénateur Stewart: Dans la section interprétation, nous avons une définition de l'intérêt public. On nous apprend que l'intérêt public signifie ce qui est compatible tout d'abord avec la politique nationale des transports. Très bien, cela ne pose pas de problème. Deuxièmement, ce qui est compatible avec les directives générales, s'il en est, données au titre de l'article 23, si je me souviens bien; c'est-à-dire, par le Gouverneur en conseil à l'initiative du Ministre. En ce qui concerne la partie II, il y a des directives, le cas échéant, données par le Ministre au titre de l'article 86. Ma mémoire sera peut-être plus claire lorsque nous en arriverons à ces articles. Si je m'en souviens bien, il n'y a pas vraiment de directives données à l'article 23 ni à l'article 86, et dans un sens l'intérêt national devient ce qu'ordonne le Ministre ou le Gouverneur en conseil. Je pensais que ce devait être le contraire, que le Gouverneur en conseil devait être lié par une déclaration d'intérêt public, au lieu que l'intérêt public soit défini par le Ministre.

[Text]

Ms. Bloodworth: I think, Senator Stewart, there are directions in both of those sections. We can look at them right now if you like.

Senator Stewart: I think we could leave that hovering and then come back to it at the appropriate time.

Ms. Bloodworth: Okay. Shall I continue then with part I?

The Chairman: Carry on.

Ms. Bloodworth: Part I of the act, as I said at the beginning, has two main parts to it. The first part has to do with creation of the National Transportation Agency and the second part has to do with three forms of dispute resolution available to various shippers and carriers.

Starting first with the National Transportation Agency, there are a number of clauses fairly standard to any body, setting it up and appointing members. I would just point out that specifically, the regional representation on this body has been put in the act. I think it has always been a factor in any federal board or tribunal in this country, but this bill has actually put it in. For example, in clause 6, the Governor in Council is required to appoint at least one representative from each of the five regions of the country. In clause 20, the agency is empowered to establish regional offices, and if it does establish regional offices it must have at least one in Atlantic Canada and one in western Canada.

With regard to the agency in general, it will have full powers to deal with applications or complaints that are brought to it. It has, however, very limited powers to act on its own motion, to generate some activity on its own. There are certain exceptions to that.

One exception is in the area of safety. The agency will, at least until the rail safety bill is passed, continue to regulate rail safety, so it will continue to be able to act on its own motion with regard to any matter related to safety. Also, with regard to licence violations, it will be able to act on its own motion but it will not be able to act on its own motion on other tariff matters generally and so on. It will have to have a complaint brought to it.

Senator Frith: Where is the jurisdiction section?

Ms. Bloodworth: I am referring here to clause 35. Clause 35 was amended by the House standing committee to add specific reference to the ability of the agency to inquire into complaints on behalf of the disabled that something constitutes an undue obstacle. You will see in the last three subclauses of that clause reference to that: subclauses 35.(5), 35.(6) and 35.(7).

Another important point with regard to the agency is that it has specifically been set up to make decisions but not to make policy. The policy is to be made on behalf of the government by the Governor in Council; that is, policy in addition to what is already contained in the act.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je pense, monsieur le sénateur, qu'il y a des directives dans ces deux articles. Nous pouvons les examiner tout de suite si vous le désirez.

Le sénateur Stewart: Je pense que nous pourrions laisser la question en suspens et y revenir en temps opportun.

Mme Bloodworth: D'accord. Est-ce que je peux continuer avec la partie I?

Le président: Continuez.

Mme Bloodworth: La Partie I de la loi, comme je l'ai dit au début, comporte deux grandes sections. La première concerne la création de l'Office national des transports et la deuxième traite de trois formes de règlements de conflits qui sont à la disposition des divers expéditeurs et transporteurs.

Tout d'abord, au sujet de l'Office national des transports, il existe un certain nombre d'éléments qui sont relativement standard pour n'importe quel organisme, en ce qui concerne sa création et la nomination de ses membres. Je voudrais simplement souligner que, de façon précise, la Loi prévoit une représentation des régions au sein de l'Office. Je pense que cela a toujours été un facteur dans tous les offices ou tribunaux fédéraux dans ce pays, mais ce projet de loi l'a intégré. Par exemple, à l'article 6, le Gouverneur en conseil doit nommer au moins un représentant pour chacune des cinq régions du pays. À l'article 20, l'Office a le pouvoir de créer des bureaux régionaux, et s'il ne le fait pas il doit au moins en posséder un dans la région atlantique et un autre dans l'ouest du Canada.

En ce qui concerne l'Office en général, il possédera tous les pouvoirs nécessaires pour traiter les demandes ou les plaintes qui lui seront soumises. Il possède toutefois des pouvoirs très limités pour agir de sa propre initiative, pour avoir une activité autonome. Il existe toutefois certaines exceptions.

L'une de ces exceptions se situe dans le domaine de la sécurité. L'Office va, au moins jusqu'à l'adoption du projet de loi sur la sécurité du transport ferroviaire, continuer à réglementer la sécurité dans ce domaine, et continuera donc à agir de sa propre initiative en ce qui concerne toute question touchant la sécurité. De plus, pour ce qui est des infractions touchant les licences, l'Office pourra agir de son propre chef, mais ne pourra pas le faire sur d'autres questions touchant les tarifs en général, etc. C'est seulement lorsqu'une plainte lui sera soumise qu'il pourra agir.

Le sénateur Frith: Où se trouve l'article concernant la compétence?

Mme Bloodworth: Je fais référence à l'article 35. Cet article a été modifié par le Comité permanent de la Chambre qui a ajouté une référence spécifique aux pouvoirs confiés à l'Office en matière d'enquête sur les plaintes émanant de personnes déficientes qui ont rencontré des obstacles indus. Les trois derniers paragraphes de l'article font référence à cette question: paragraphes 35(5), 35(6) et 35(7).

Autre aspect important au sujet de l'Office, cet organisme a été établi précisément pour prendre des décisions mais non pour établir une politique. La politique est établie au nom du gouvernement par le Gouverneur en conseil; il s'agit de la politique qui s'ajoute à ce qui est déjà prévu dans la loi.

[Text]

The Governor in Council has three mechanisms for conveying that policy. The first one is that all regulations must be approved by the Governor in Council, and you see that in clause 27. The Governor in Council can also issue policy directions to which Senator Stewart referred a few moments ago, and that is contained in clauses 23, 24, and 25.

There are limits on these policy directions. They cannot, for example, affect any matter that is before the agency on a date that it is issued and that relates to a particular person, and the intent of this is that no policy direction can affect a specific case. The Governor in Council will not be empowered to issue a policy direction saying that you must decide this licence application in favour of A rather than B. It is intended to be of general application.

This must also be done publicly. If you will note, any policy direction is not binding until it has been laid before both Houses of Parliament. Again, if the government does choose to give policy direction, it must do it in a public fashion in which all will be aware of it, and the government will be publicly accountable for that.

Senator Frith: You started by saying that the agency cannot make policy, it just deals with cases. Do you infer this from the clauses, or is there a clause that says this?

Ms. Bloodworth: No, there is not a clause that says it. I am inferring it from these provisions I am referring to—that they cannot make regulations, which is a form of legislative policy, without approval of the Governor in Council. I guess if you really look at it, it is just making it subject to the approval of the Governor in Council in that specific area.

Senator Frith: Is this agency meant to replace the CTC?

Ms. Bloodworth: Yes, senator.

Senator Frith: Where are its licensing powers?

Ms. Bloodworth: The licensing powers will be contained in the sections. For example, in part II there is a power to issue air licences. In part V there is a power to issue marine licences. These powers are the general powers.

Senator Frith: How would you compare the licensing power and regulatory power of this agency to that which now exists in the CTC? What changes were made?

Ms. Bloodworth: In licensing specifically?

Senator Frith: In licensing and anything else that occurs to you.

Ms. Bloodworth: Certainly in regard to southern air the licensing power will be considerably diminished, because the agency will not be empowered to put all sorts of conditions on licenses in southern Canada. They will be empowered to issue a licence if somebody meets the three conditions. Right now, the CTC does have considerable amount of regulation over air transportation in southern Canada.

[Traduction]

Le Gouverneur en Conseil possède trois mécanismes à cet égard. Tout d'abord, tous les règlements doivent être approuvés par le Gouverneur en conseil, ce qu'on observe à l'article 27. Le Gouverneur en conseil peut aussi émettre des directives générales, auxquelles le sénateur Stewart a fait référence il y a quelques instants, et cela apparaît aux articles 23, 24 et 25.

Il y a toutefois des limites à ces directives générales. Elles ne peuvent, par exemple, affecter une question qui est déjà soumise à l'Office à la date d'émission des directives et qui concerne une personne particulière; cette mesure a pour objet d'empêcher qu'une directive n'affecte un cas particulier. Le Gouverneur en conseil n'aura pas le pouvoir d'émettre une directive disant que vous devez accorder telle demande de licence à A plutôt qu'à B. L'application doit être générale.

Les directives doivent aussi avoir un caractère public. Comme vous l'aurez noté, une directive générale n'est applicable que lorsqu'elle a été déposée devant les deux Chambres du Parlement. Là encore, si le gouvernement choisit d'émettre une directive générale, il doit le faire de manière publique de sorte que tout le monde en soit informé, et le gouvernement doit en être publiquement responsable.

Le sénateur Frith: Vous avez commencé par dire que l'Office ne peut établir une politique, il ne fait que traiter des cas. Est-ce quelque chose que vous ne faites que déduire personnellement, ou y a-t-il un article particulier à ce sujet?

Mme Bloodworth: Non, il n'y a pas un article en particulier. Je déduis cela des dispositions auxquelles je fais référence: que l'Office ne peut établir de règlement, qui est une forme de politique législative, sans l'approbation du Gouverneur en conseil. Si vous examinez de près la question, il s'agit simplement de soumettre les directives à l'approbation du Gouverneur en conseil dans ce domaine particulier.

Le sénateur Frith: Cet office doit-il remplacer la CTC?

Mme Bloodworth: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur Frith: Quels sont ses pouvoirs en matière de délivrance des licences?

Mme Bloodworth: Les pouvoirs seront énoncés dans les articles de loi. Par exemple, dans la partie II, on note le pouvoir d'émettre des licences pour le transport aérien. Dans la partie V, le pouvoir d'émettre des licences pour le transport maritime. Il s'agit là des pouvoirs généraux.

Le sénateur Frith: Comment comparez-vous le pouvoir de délivrer des licences et le pouvoir de réglementation de cet office par rapport à ce qui existe maintenant à la CTC? Quelles modifications ont été apportées?

Mme Bloodworth: Dans le domaine précis des licences?

Le sénateur Frith: Dans le domaine des licences et n'importe quel autre domaine qui vous vient à l'esprit.

Mme Bloodworth: Il est certain en ce qui concerne le service aérien dans le Sud que le pouvoir d'octroyer des licences sera considérablement diminué parce que l'Office ne sera pas autorisé à imposer toutes sortes de conditions en vue de l'obtention de licences dans le Sud du Canada. L'office sera investi du pouvoir d'émettre une licence si le demandeur satisfait aux trois conditions. Présentement, la CCT dispose d'un nombre

[Text]

In northern Canada it will retain the power to put conditions on licenses and to deny licence applications on the basis of the public interest being prejudiced. The same is true in international licensing; their power will be virtually identical to what the power of the CTC is now. With regard to northern marine licensing, again the power is very similar to what the CTC power is now. There are some details where it varies, but in general it is very similar.

Senator Frith: What about southern marine?

Ms. Bloodworth: There is no regulation of southern marine right now and there will not be under this act. We do not issue licences to southern marine carriers. Licensing is only on the Mackenzie River and western Arctic.

Senator Frith: Is there regulation of southern marine?

Ms. Bloodworth: I should not say there is not. There is a possibility under the Transport Act to license carriers on the Great Lakes, but most of them have been outside of that because they are not strictly domestic carriers. It is only for strictly domestic carriers.

There is very limited economic regulation of shipping with the exception of the Shipping Conferences Exemption Act, which is one part that exists and will not be changed under the new regime.

Senator Frith: The act has been described as an act deregulating transportation. You have told us southern air will be deregulated in a sense. There will be no deregulation of northern maritime or northern marine or northern air. Where will the other areas of deregulation take effect?

Ms. Bloodworth: There will be a lessening of regulation in northern air. It is not deregulation because the north was very much against it, but there is a lessening of regulation in that area.

In certain areas of rail there has been a lessening of regulation, for example, the introduction of the allowing of confidential contracts. They are not allowed now but they will be under the new legislation. Railways will no longer be required to file all their tariffs with the CTC. They will be required to publish what tariffs they have and to file tariffs having to do with subsidy programs paid by the federal government, but they will not be required to file all tariffs. There is a lessening of regulation in that particular area as well.

Senator Frith: In subclause 35.(1):

[Traduction]

important de règlements relatifs au transport aérien dans le Sud du Canada.

Dans le nord du Canada, l'Office conservera le pouvoir d'imposer des conditions à l'émission de licences et de refuser les demandes de licences lorsqu'il jugera qu'elles peuvent porter préjudice à l'intérêt public. Il en est de même des licences internationales; les pouvoirs seront pratiquement identiques aux pouvoirs actuels et la CCT. En ce qui concerne l'octroi de licences pour le transport maritime dans le nord, ici encore les pouvoirs sont très semblables aux pouvoirs actuels de la CCT. Ils varient sur quelques détails, mais dans l'ensemble ils sont très semblables.

Le sénateur Frith: Et au sujet du transport maritime dans le Sud?

Mme Bloodworth: A l'heure actuelle, il n'y a pas de règlements en ce qui concerne le transport maritime dans le Sud et il n'y en aura pas en vertu de cette loi. Nous n'octroyons pas de licences aux transporteurs maritimes dans le Sud. Les licences ne sont émises que pour le transport sur le fleuve Mackenzie et l'ouest de l'Arctique.

Le sénateur Frith: Existe-t-il des règlements pour le transport maritime dans le Sud?

Mme Bloodworth: Je ne devrais pas dire qu'il n'y en a pas. Il est possible en vertu de la Loi sur les transports d'émettre des licences pour les transporteurs sur les Grands Lacs, mais la plupart de ceux-ci ne sont pas visés parce qu'ils ne sont pas strictement des transporteurs intérieurs. Ces règlements ne visent que les transporteurs strictement intérieurs.

La réglementation économique dans le domaine du transport maritime est très limitée à l'exception de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, qui est un élément existant et qui ne sera pas modifié en vertu du nouveau régime.

Le sénateur Frith: La Loi a été décrite comme une loi sur la déréglementation du transport. D'après ce que vous nous avez dit, le transport aérien dans le sud sera déréglementé dans un sens. Il n'y aura pas de déréglementation du transport maritime dans le nord ou du transport aérien dans le nord. Quelles sont les autres secteurs touchés par la déréglementation?

Mme Bloodworth: La réglementation du service aérien dans le nord sera allégée. Il ne s'agit pas de déréglementation parce que le nord y était fortement opposé, mais il y a un assouplissement des règlements dans ce secteur.

Dans certains secteurs du service ferroviaire, les règlements ont été assouplis; par exemple, on a permis l'octroi de contrats confidentiels. Ce type de contrats n'est pas autorisé à l'heure actuelle, mais il le sera en vertu des nouvelles dispositions législatives. Les sociétés ferroviaires ne seront plus tenues de déposer tous leurs tarifs auprès de la CCT. Elles seront tenues de publier les tarifs en vigueur et de déposer les tarifs qui se rapportent aux programmes de subvention du gouvernement fédéral, mais elles ne seront pas obligées de déposer tous les tarifs. Il y a également un assouplissement des règlements dans ce secteur particulier.

Le sénateur Frith: Je cite le paragraphe 35.(1):

[Text]

The Agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency.

I am trying to understand the differences between the present powers of CTC and the powers planned for this agency. It can determine a complaint concerning something done under any act of Parliament, but it is any act of Parliament administered in whole or in part by the agency. If you are trying to find out its powers, you would then ask yourself what acts are administered in whole or in part by the agency. I could not figure out what its jurisdiction was unless I knew that, could I?

Ms. Bloodworth: That is correct. In fact, you could not even find it just from the acts. This would not empower the agency to do something it was not specifically empowered to do elsewhere. This is the process power, if you like. If there is a complaint about a licence, for example, this empowers it to inquire into and determine that complaint, but to find out what it can do in regard to the complaint, you have to look at part II as to what powers it is given with regard to air licenses.

Senator Frith: So when we come to part II, we will have to read subclause 35.(1) with it.

Ms. Bloodworth: That is correct.

Senator Frith: In other words, I am anticipating a bit.

Ms. Bloodworth: This clause is a general empowering process-type power. Every time you look at any of the more substantive clauses, this clause allows the agency to do what it needs to do to determine that.

Senator Frith: As a lawyer, suppose I wanted to challenge something the agency did as being beyond its jurisdiction by a section 18 application of the Federal Court Act or something of that kind. I would first go to the act to try to find out its powers and its jurisdiction so I could decide whether they acted outside their jurisdiction. You are saying that to do that I have to read clause 35 and then you are going to tell me more about it later when we get to part II. Is that correct?

Ms. Bloodworth: Yes.

Senator Frith: By the time I have read clause 35 and the parts you are going to tell me about, I will know what this agency's jurisdiction is.

Ms. Bloodworth: Yes. I guess I would approach it the other way. Depending on the nature of your challenge as a lawyer, you would look first at what the substantive provisions are and then look back at the processed ones. Essentially, yes, you have to look at both of them to find the jurisdiction.

[Traduction]

L'Office peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

J'essaie de comprendre les différences entre les pouvoirs actuels de la CCT et ceux qu'on prévoit donner à cet office. Celui-ci peut décider d'une plainte portant sur une question relevant de n'importe quelle loi du Parlement, mais il s'agit de n'importe quelle loi du Parlement qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie. Si vous tentez de déterminer ses pouvoirs, vous devez vous demander quelles sont les lois qui sont appliquées en tout ou en partie par l'Office. Je ne peux pas déterminer quelle est sa compétence à moins de connaître ces lois, n'est-ce pas?

Mme Bloodworth: C'est exact. En fait, vous ne le pourriez même pas la déterminer simplement à partir des lois. L'Office ne serait pas ainsi habilité à prendre des mesures qu'il n'est pas autorisé spécifiquement à prendre en vertu d'autres dispositions ailleurs dans la loi. Il s'agit du pouvoir de traiter les plaintes, si vous préférez. Par exemple, s'il y a une plainte au sujet d'une licence, la loi autorise l'Office à enquêter sur celle-ci et à en décider, mais pour trouver ce qu'il peut faire à ce sujet, il faut consulter la partie II quant aux pouvoirs de l'Office relativement aux licences en matière de transport aérien.

Le sénateur Frith: Lorsque nous sommes à la partie II, donc, nous devons lire le paragraphe 35.(1) en même temps.

Mme Bloodworth: C'est exact.

Le sénateur Frith: en d'autres termes, j'anticipe un tout petit peu.

Mme Bloodworth: Ce paragraphe confère un pouvoir général de traiter les plaintes. Chaque fois que vous considérez l'une de ces clauses plus détaillées, ce paragraphe investit l'Office du pouvoir de faire ce qu'il faut dans les circonstances.

Le sénateur Frith: en tant qu'avocat, admettons que je veuille contester une action qu'aurait posé l'Office en dehors de sa compétence par l'application de l'article 18 de la Loi sur la Cour fédérale ou quelque chose du genre. Je consulterais d'abord la loi pour tenter de déterminer quels sont ses pouvoirs et son domaine de compétence pour être en mesure de décider si l'Office a agi en dehors de sa compétence. Vous me dites pour ce faire, je dois lire l'article 35 puis que j'en saurai davantage plus tard lorsque nous aborderons la partie II. Est-ce exact?

Mme Bloodworth: Oui.

Le sénateur Frith: Lorsque j'aurai lu l'article 35 et les parties dont vous allez me parler, je connaîtrai le domaine de compétence de cet Office.

Mme Bloodworth: Oui. Je crois que j'aborderais la question d'une autre façon. Selon la nature de votre contestation comme avocat, vous chercheriez d'abord quelles sont les dispositions détaillées, puis vous reviendriez au pouvoir de traiter. Essentiellement, oui, vous devez consulter les deux en même temps afin d'établir le domaine de compétence.

[Text]

Senator Frith: Is the phrase "that is administered in whole or in part by the Agency" going to be defined for me somewhere? Otherwise I would never know it until I got into court. They would tell me they have just found an act they have been empowered to administer and I did not know about it. It is the one that gives them the authority for what they are doing.

Ms. Bloodworth: I am suggesting you would not go solely on the basis of clause 35. Clause 35 will always be an addendum to a substantive power.

Senator Frith: I understand what you are saying, but it does not answer what I just said. Where do we find a schedule? Where can we find which acts of Parliament are administered in whole or in part by the agency?

Ms. Bloodworth: I can tell you the main ones. You have to go to the acts. The reason why it is done generally—

Senator Frith: In other words, the only way I could do this job for a client would be to phone you and ask you where the acts are.

Ms. Bloodworth: No.

Senator Frith: Is there no schedule?

Ms. Bloodworth: No, there is no schedule. It is not difficult to identify the main ones. We could have just listed the main ones. There are many old private acts which named the board of railway commissioners or the board of transport commissioners. I do not know anyone who has a list of all of those. They were passed in the last part of the 19th century and the beginning of this century. That phrase is to cover them.

Senator Frith: This agency is going to inherit all those.

Ms. Bloodworth: It will inherit it through the requirement that it continues to regulate rail safety. It is not just rail safety. There are old acts that have named the board of transport commissioners or board of railway commissioners, depending on the time period, to look at rates of various kinds. They are private acts. It is the way it was done at that time and they still exist. The power has to be continued. It is the problem we faced. We could not leave it with nothing.

Senator Frith: I have no problem with that, but I have a problem with We are going to set up an agency with quasi judicial powers to make decisions about licensing and affect people's rights. Would you agree?

Ms. Bloodworth: Yes.

Senator Frith: From what we are told in the newspapers, this act is going to have a profound effect on many dimensions and levels of activity in Canada. The clause which gives it its power, called "powers of the agency", is clause 35; it gives it the power to administer this act, the one that sets it up, and also gives it powers under any act of Parliament. As you pointed out, it would mean public acts, private members' pub-

[Traduction]

Le sénateur Frith: Est-ce que l'expression «chargé d'appliquer en tout ou en partie» sera définie quelque part? Autrement je ne le saurai jamais avant de me présenter en Cour. L'Office dira qu'il vient de trouver une loi qu'il a le pouvoir d'appliquer et je ne saurai rien à ce sujet. C'est la loi qui l'autorise à agir comme il le fait.

Mme Bloodworth: Mon opinion est que vous ne vous fieriez pas seulement à l'article 35. Cet article constituera toujours un complément à un pouvoir précis.

Le sénateur Frith: Je comprends ce que vous dites, mais cela ne répond pas à ce que je viens de dire. Où trouvons-nous une liste? Où pouvons-nous trouver quelles sont les lois du Parlement qui peuvent être appliquées en tout ou en partie par l'Office?

Mme Bloodworth: Je puis vous nommer les principales lois. Vous devez consulter les lois. La raison pour laquelle on procède ainsi en général.

Le sénateur Frith: En d'autres termes, la seule façon pour moi de faire ce travail pour un client serait de vous demander où se trouvent ces lois.

Mme Bloodworth: Non.

Le sénateur Frith: S'il n'y a pas de liste?

Mme Bloodworth: Non, il n'y a pas de liste. La détermination des principales lois ne présente aucune difficulté. Nous n'aurions pu énumérer les principales. Il existe un grand nombre de vieilles lois privées en vertu desquelles ont été établies la commission des chemins de fer du Canada ou la Commission des transports du Canada. Personne à ma connaissance ne possède une liste de toutes ces lois. Elles ont été adoptées dans la dernière partie du 19^e siècle et au début du 20^e. Cette phrase a pour but de les couvrir.

Le sénateur Frith: Cet Office héritera de toutes ces lois.

Mme Bloodworth: Il en héritera dans la mesure où la sécurité ferroviaire devra continuer d'être réglementée. Il ne s'agit pas simplement de la sécurité ferroviaire. Il existe de vieilles lois qui avaient chargé la Commission des transports du Canada ou la Commission des chemins de fer du Canada, selon l'époque, d'étudier les différents tarifs. Il s'agit de lois privées. C'est ainsi que l'on procédait à ce moment-là et ces lois existent encore. Le pouvoir doit être transmis. Voilà le problème auquel nous avons dû faire face. Nous ne pouvons pas rien lui laisser.

Le sénateur Frith: Cela ne présente aucun problème pour moi, mais mon problème est plutôt Nous allons créer un Office doté de pouvoirs quasi judiciaires qui sera chargé de prendre des décisions relativement à la délivrance de licences et qui toucheront les droits des individus. En convenez-vous?

Mme Bloodworth: Oui.

Le sénateur Frith: D'après les journaux, cette loi aura un effet profond sur de nombreuses dimensions et niveaux d'activité au Canada. L'article qui lui donne son pouvoir, désigné «pouvoirs de l'Office», est l'article 35; il lui donne le pouvoir d'appliquer cette loi, celle qui le crée et, lui donne également des pouvoirs en vertu de n'importe quelle Loi du Parlement. Comme vous l'avez indiqué, il s'agirait de lois publiques, de

[Text]

lic acts and private acts. It gets authority from those if they are administered in whole or in part of the agency. There is no place I can go to find out what acts of the Parliament of Canada are to be administered or give this body authority. That seems rather outrageous. It is rather unconventional or—

An hon. member: Obscure.

Senator Frith: —untraditional to set up a statute. A statute sets up an agency which is going to have authority that purports to have great effects on many people in Canada and many activities in Canada. Nobody can say this is the source of its authority and these are the acts it is going to administer.

Ms. Bloodworth: I guess the first thing I would say is that this clause does not give it power under any of those acts; it is those acts that give it power. This power gives it the procedural—

Senator Frith: Of course.

Ms. Bloodworth: —power to deal with those acts.

Senator Frith: But that is not what it says. It says:

The Agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done

You would think it would then say “under this act”, but it does not; it says “under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency”.

It would not surprise me at all if it said any act or thing prohibited, sanctioned, or required to be done under this act; I mean, that is the normal thing. But “under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency” seems pretty broad. Then when you ask what are those acts, nobody really knows; nobody has a list.

Senator Stewart: They are what we might call all the legislative residuals, to use a current expression.

Senator Frith: It does not even say that.

Ms. Bloodworth: Yes. The main acts are the Railway Act, the Railway Relocation and Crossing Act, and this act—and the Shipping Conferences Exemption Act. Those are the main acts.

What I was saying earlier is that there are indeed many, many private acts from earlier in this century that named whatever the predecessor body was and gave it some power to determine rates or to approve locations or something of that sort. Those acts, no, I do not have a list of those. I can say that it is very rare that they come up, but they have come up.

Senator Frith: The trouble is there is no difference between the power given to an agency by a main act and a non-main

[Traduction]

lois publiques d'initiative parlementaire et de lois privées. L'Office détient son autorité de ces lois si elles sont appliquées en tout ou en partie par lui. Il n'y a aucun endroit où je pourrais trouver quelles sont les lois du Parlement canadien qui seront administrées par cet Office ou lui conferront son autorité. Cela me semble assez choquant. Cela est plutôt assez peu conventionnel ou . . .

Une voix: Obscur.

Le sénateur Frith: . . . Peu conforme à la tradition de créer un statut. Un statut crée un Office qui disposera d'une autorité ayant des effets importants sur beaucoup de personnes au Canada et un grand nombre d'activités. Personne ne peut dire voici la source de son autorité et voici les lois que l'Office va administrer.

Mme Bloodworth: La première chose que je pourrais dire est que cette clause ne lui donne aucun pouvoir en vertu d'aucune de ces lois; ce sont ces lois qui lui donne ses pouvoirs. Ces pouvoirs lui donnent les moyens—

Le sénateur Frith: Évidemment.

Mme Bloodworth: . . . administratifs pour traiter de ces lois.

Le sénateur Frith: Mais, ce n'est pas ce qui est dit. Voilà ce qui est dit:

L'Office peut procéder à une enquête, à une audition ou à une évaluation suite à une plainte concernant une loi, une affaire ou un interdit, après la sanction ou l'ordre d'exécution

Vous pourriez penser qu'on dirait alors «en vertu de cette loi»; cela n'est pas le cas, mais plutôt «en vertu de toute loi du Parlement qui est administrée en tout ou en partie par l'Office».

Je ne serais pas du tout surpris si cela signifiait toute loi ou tout interdit, après sanction ou ordre d'exécution en vertu de cette loi; je veux dire, c'est ce qui est normal. Mais «en vertu de toute Loi du Parlement qui est administrée en tout ou en partie par l'Office» semble une notion beaucoup trop large. Alors, lorsque vous demandez quelles sont ces lois, personne ne le sait vraiment; personne ne possède de liste.

Le sénateur Stewart: Il s'agit de ce qu'on pourrait appeler les éléments législatifs résiduels, pour employer une notion courante.

Le sénateur Frith: On ne dit même pas ça.

Mme Bloodworth: Oui. Les principales lois sont la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, et la présente loi—ainsi que la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Voilà les principales lois.

Ce que je disais plus tôt c'est qu'il y a en fait beaucoup de lois d'intérêt privé datant d'une période antérieure dans ce siècle qui désignaient un organisme quelconque et lui attribuait certains pouvoirs pour fixer les tarifs, approuver telle ou telle localisation, ou d'autres mesures du même type. Ces lois, non, je n'en possède pas de liste. Je peux dire qu'il est très rare qu'elles émergent, mais c'est déjà arrivé.

Le sénateur Frith: L'ennui c'est qu'il n'y a pas de différence entre les pouvoirs attribués à un organisme par une loi princi-

[Text]

act. I mean, the power is there, because it says "any Act of Parliament".

Where is the inheritance clause? "Agency" means the National Transportation Agency established by clause 6. Where does it inherit these authorities, these residuals?

Ms. Bloodworth: Well there are some transitional provisions at the back that . . .

Senator Frith: Would you rather wait until we come to that?

Ms. Bloodworth: No, we can refer to it right now. Clause 272 goes on at considerable length, but it defines "former authority" and then it goes on to say that whenever under any act of Parliament there is a power, a duty, or function vested in by the former authority or the Railway Committee of the Privy Council, which was the predecessor of those bodies . . .

Senator Frith: And I suppose that former authority is just the Canadian Transport Commission; but then the Canadian Transport Commission I suppose had inherited all the previous . . .

Ms. Bloodworth: Yes. It inherited all of those powers in the old National Transportation Act.

Senator Frith: So these things keep rolling, snowballing, and then this big snowball of authority ends up with this agency. But nobody knows much about the snowball.

Ms. Bloodworth: Well they are not really snowballing, because it is a pretty small snowball. But it is true, there are some existing powers that exist for these former agencies that have come in, were inherited by the CTC, and they will be inherited by the National Transportation Agency.

Senator Frith: I guess snowball is not a very good metaphor; it is probably the weather that made that one spring to my mind. Something better than snowball . . . there is a better word, I am sure. Accumulation anyway.

Ms. Bloodworth: Yes.

Senator Frith: A bag of accumulated powers.

Ms. Bloodworth: Except that—

Senator Frith: Do you know of any other clause that says that the agency or a tribunal has powers under any act of Parliament that is administered in whole or in part by it in addition to the act that sets it up?

Ms. Bloodworth: Not specifically. There may be some with regard to the National Energy Board, because I know when it was created there may have been some powers that existed in old acts then. The only other thing I can think of is the telecommunications portion of the CRTC, which was inherited from the CTC.

Senator Frith: From the BBG.

Ms. Bloodworth: The telecommunications portion came from the CTC. But most of the other agencies are of relatively modern creation. When I say modern, I mean within the last

[Traduction]

pale et par une loi non principale. Je veux dire, les pouvoirs sont là, parce qu'on dit «toute Loi du Parlement».

Où est la clause d'héritage? «Office» signifie l'Office national des transports, créé par l'article 6. Où hérite-t-il ces pouvoirs, ces éléments résiduels.

Mme Bloodworth: Et bien, il y a quelques dispositions transitoires à la fin qui . . .

Le sénateur Frith: Ne préférez-vous pas qu'on attende d'en être arrivé là?

Mme Bloodworth: Non, nous pouvons en parler tout de suite. L'article 272 est très long, mais il donne une définition d'«autorité antérieure», puis il ajoute que sous n'importe quelle loi du Parlement, il existe un pouvoir, un devoir ou une fonction dévolus par l'ancienne autorité ou le Comité des chemins de fer du Conseil privé, qui était le prédécesseur de ces organismes . . .

Le sénateur Frith: Et je suppose que l'ancienne autorité est justement la Commission canadienne des transports, mais, alors je suppose que la Commission canadienne des transports a hérité de tous les précédents . . .

Mme Bloodworth: Oui. Elle a hérité de tous les pouvoirs représentés par l'ancienne Loi nationale sur les transports.

Le sénateur Frith: Ainsi, tous ces éléments continuent à rouler, à former boule de neige, et cette grande boule de pouvoirs a fini par aboutir dans cet office. Mais, personne ne connaît grand chose au sujet de cette boule.

Mme Bloodworth: Enfin, il ne s'agit pas vraiment d'un phénomène de boule de neige, car en fait la boule est plutôt petite. Mais, il est vrai que certains pouvoirs existants, qui étaient dévolus à d'anciens organismes, ont été hérités par la CCT, et qu'ils finiront par aboutir à l'Office national des transports.

Le sénateur Frith: Je pense que le phénomène de boule de neige n'est pas une très bonne métaphore; c'est probablement le temps qui m'y a fait penser. Je suis sûr qu'il existe une meilleure image que celle de la boule de neige. Un phénomène d'accumulation de toute façon.

Mme Bloodworth: Oui.

Le sénateur Frith: Un sac de pouvoirs accumulés.

Mme Bloodworth: Excepté que—

Le sénateur Frith: Connaissez-vous une autre clause, quelle qu'elle soit, qui dit qu'un organisme détient des pouvoirs en vertu d'une loi quelconque du Parlement, qui est administrée en tout ou en partie par cet organisme, en plus de la loi qui a conduit à sa création?

Mme Bloodworth: Pas précisément. Il y a peut-être un cas analogue avec l'Office national de l'énergie, car je sais que, lors de sa création, il a peut-être hérité de certains pouvoirs qui relevaient alors d'anciennes lois. Le seul autre exemple dont je me souviens est le secteur des télécommunications du CRTC, qui avait été hérité de la CCT.

Le sénateur Frith: De la BBC.

Mme Bloodworth: Le secteur des télécommunications provenait de la CCT. Mais, la plupart des autres organismes sont des créations relativement modernes. Lorsque je dis modernes,

[Text]

30 years or so. The CTC is really the inheritor of the first administrative tribunal that was created in 1903. Therefore, people did not do things as neatly and tidily as the Department of Justice attempts to have us do these days. I think that is the reason for that existing.

Senator Frith: Mr. Chairman, if we are to approve of a clause setting up this very important agency and giving it powers, it seems to me to be all the more reason to have a schedule or something that told you what any act of Parliament administered in whole or in part by the agency is. However, I think we can store that. I mean, I think the witness has told us everything she can tell us about it.

Ms. Bloodworth: I was just going to say, with regard generally to the powers of the agency, I would not propose to cover any of the other specifics now but I am certainly prepared to answer any questions you might have. I think that might be more fruitful than going section by section through these particular powers.

Senator Stewart: I have another question, Mr. Chairman, on clause 6, the one that tells us about regional representation. I am surprised that the Yukon Territory is bulked in with all of British Columbia, and I am surprised that the Northwest Territories are bulked in with the west. Now, let me ask this question: Are parts of those four western provinces, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, and British Columbia, within the area in which economic deregulation does not apply fully?

Ms. Bloodworth: Are you referring to northern air regulation?

Senator Stewart: Yes.

Ms. Bloodworth: Yes, to all. I am not positive about B.C. though. I think the line may go to the north of B.C. British Columbia may not have any territory within that, but certainly Alberta, Saskatchewan and Manitoba all have some territory within that line.

Senator Stewart: I have two reasons for coming to this. First, you make much of a point—and quite rightly so, because it is based on the bill—of the distinction between the two parts of Canada for the purposes of this bill. The second is that Senator Adams in particular has been concerned about this. I will just state it, but I am sure that when I have finished, Senator Adams will want to say something about including the Yukon with Victoria and Vancouver and about including the Northwest Territories with Brandon and Winnipeg. It seems to me that this is not very good regional representation for the two territories.

Ms. Bloodworth: I should say first of all that this is an absolute minimum. Nothing prevents the government from appointing more and indeed, as we know, the first chairman of

[Traduction]

je veux dire pendant les dernières 30 années environ. C'est en réalité la SCT qui a hérité du premier tribunal administratif créé en 1903. Par conséquent, les gens ne faisaient pas les choses aussi impeccablement que le ministère de la Justice nous demande de le faire aujourd'hui. Je pense que c'est la raison d'être de cet article.

Le sénateur Frith: Monsieur le président, puisque nous sommes ici pour approuver un article par lequel ce très important organisme est créé et investi de pouvoirs, il me semble d'autant plus logique qu'on vous renseigne par un document quelconque sur les lois que cet organisme doit administrer, en tout ou en partie. Quoi qu'il en soit, je pense que nous pouvons passer là-dessus. C'est-à-dire, je pense que le témoin nous a dit tout ce qu'elle savait sur la question.

Mme Bloodworth: J'étais juste sur le point de vous dire, quant à la question des pouvoirs en général, que je n'ai pas l'intention pour l'instant d'aborder d'autres aspects particuliers à ce sujet, mais que je suis tout à fait prête à répondre à vos questions. Je pense qu'il serait plus fructueux de procéder ainsi plutôt que de reprendre la description des pouvoirs article par article.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une autre question, au sujet de l'article 6, celui où l'on parle de la représentation régionale. Je suis étonné de voir que le territoire du Yukon est assimilé à la Colombie-Britannique et que les Territoires du Nord-Ouest sont assimilés à l'Ouest. Pourriez-vous me dire si certaines parties des quatre provinces de l'Ouest, soit le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, se trouvent dans la région où la déréglementation économique n'est pas appliquée dans toute sa force?

Mme Bloodworth: Parlez-vous de la réglementation du transport aérien dans les régions du Nord?

Le sénateur Stewart: Oui.

Mme Bloodworth: Alors c'est oui, dans tous les cas. Je ne suis pas tout à fait certaine pour ce qui est de la Colombie-Britannique cependant. Je pense que la ligne pourrait se rendre jusque dans le nord de la Colombie-Britannique. Cette province n'a peut-être pas de territoire dans la zone desservie par cette ligne, mais c'est certainement le cas de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Le sénateur Stewart: J'ai deux raisons d'aborder cette question. Premièrement, vous insistez beaucoup—et avec raison, car c'est ainsi que les choses sont présentées dans le projet de loi—sur la distinction qu'il faut faire entre les deux grandes régions du Canada qu'on définit pour l'application de cette loi. Deuxièmement, le sénateur Adams s'intéresse tout particulièrement à cette question. Je me contenterai simplement de le souligner, mais je suis sûr que lorsque j'aurai fini, le sénateur Adams voudra dire quelque chose à propos du fait qu'on place le Yukon avec Victoria et Vancouver et les Territoires du Nord-Ouest avec Brandon et Winnipeg. Il me semble qu'avec cette répartition, la représentation régionale des deux territoires en question n'est pas très satisfaisante.

Mme Bloodworth: Je voudrais préciser d'abord que cet arrangement est un minimum absolu. Rien n'empêche le gouvernement de faire d'autres nominations et de fait, comme

[Text]

the National Transportation Agency will come from the Yukon. There can be more than that. I guess we could have broken it down by provinces as well. Alberta may argue they do not belong with Manitoba.

Senator Stewart: What you said just now would have been true even if subclause 6.(3) were not in there at all.

Ms. Bloodworth: That is correct.

Senator Stewart: Subclause 6.(3) was put in there for a purpose, and if the purpose was to assure regional representation, it does not do it very well for the Yukon Territory or the Northwest Territories in that they are bulked in with other regions of the country indiscriminately.

Ms. Bloodworth: I can say this particular clause was added by the standing committee of the House of Commons. They were the ones who drew up the particular allocations. I am not suggesting it is perfect, but I would suggest that any form of division will by its nature be somewhat imperfect. This does ensure some regional representation in law.

Senator Stewart: The argument can be made that the area of the country, for which there is a special and distinct regime, ought to be assured of representation on the agency.

Ms. Bloodworth: That separate area has separate provisions written into the law; it is more than just having a member to represent it.

Senator Stewart: If members are required for the provinces of Ontario and Quebec, surely for an area of the country under a different regime, there should be assured representation.

Ms. Bloodworth: I am not suggesting they should not have representation; I am suggesting that this was added by the standing committee for another reason. Let us start back from where we were before that. Before that there was no list of regions and no requirement for regional representation.

They recommended this be added and the House of Commons and the government agreed as a form of statutory assurance that there would be some regional representation. That is what it does, and that committee selected those breakdowns as providing a reasonably representative sample of regional representation. The government may well appoint others, because that only accounts for five members out of the nine. British Columbia could argue that if their member is appointed from the Yukon, they are not being very effectively represented. But I am not sure that is fair. I think a representative from some region can represent more than just local interests.

Senator Adams: The two other members from the Yukon and Yellowknife never have anything to say to this matter. Some of the government has been administered from Edmonton for a long time. People living there are sometimes very confused, especially at head office. They never approve anything. The only time they go north is in summer. I think that is what Senator Stewart questioned.

[Traduction]

nous le savons, le premier président de l'Office national du Transport viendra du Yukon. On pourrait aller plus loin. Je pense qu'il pourrait aussi y avoir un représentant pour chaque province. L'Alberta pourrait s'élever contre le fait qu'on l'assimile au Manitoba.

Le sénateur Stewart: Ce que vous venez de dire serait vrai s'il n'y avait pas l'alinéa 6.(3).

Mme Bloodworth: C'est exact.

Le sénateur Stewart: L'alinéa 6.(3) a une raison d'être et si l'on cherchait par là à assurer la représentation régionale, le résultat n'est pas très concluant dans le cas du Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest, puisqu'on les assimile à d'autres régions du pays, sans discrimination.

Mme Bloodworth: Cet alinéa a été ajouté par le Comité permanent de la Chambre des communes. C'est ce comité qui a décidé de la répartition des régions. Je ne suggère pas que c'est parfait, mais je suis d'avis que toute forme de division sera, de par sa nature, quelque peu imparfaite. Cela ne garantit pas une représentation régionale quelconque dans la Loi.

Le sénateur Stewart: On peut soutenir que la région du pays, qui a un régime spécial et distinct, doit avoir une représentation garantie dans l'organisme.

Mme Bloodworth: Des dispositions distinctes de cette région séparée sont comprises dans la Loi. C'est encore plus que d'avoir une personne pour la représenter.

Le sénateur Stewart: S'il faut des membres pour les provinces de l'Ontario et du Québec, à coup sûr pour une région du pays qui a un régime différent, il devrait y avoir une représentation garantie.

Mme Bloodworth: Je ne suggère pas qu'il n'y ait pas de représentation; je suis d'avis que cela a été ajouté par le comité permanent pour une autre raison. Reprenons depuis le début. Avant cela, il n'y avait aucune liste des régions et aucune exigence pour la représentation régionale.

On a recommandé que cela soit ajouté et la Chambre des communes ainsi que le gouvernement l'ont accepté comme une forme d'assurance statutaire qu'il y aurait une certaine représentation régionale. Voilà ce qu'il en est, et ce comité a choisi ces ventilations parce qu'elles constituaient un échantillon raisonnablement représentatif de la représentation régionale. Le gouvernement peut fort bien en nommer d'autres, parce que cela ne représente que cinq membres sur neuf. La Colombie-Britannique pourrait soutenir que si un membre du Yukon était nommé, elle ne serait pas représentée de façon très efficace. Mais je ne suis pas sûre que cela est juste. Je pense qu'une représentation d'une certaine région peut représenter plus que les intérêts locaux.

Le sénateur Adams: Les deux autres représentants du Yukon et de Yellowknife n'ont jamais rien eu à dire à cet égard. Une partie du gouvernement est administrée à Edmonton depuis longtemps. Les personnes qui vivent là sont parfois très confuses, surtout au bureau central. Elles n'approuvent jamais rien. La seule fois qu'elles vont dans le nord, c'est en été. Je pense que c'est ce que le sénateur Stewart a remis en question.

[Text]

Ms. Bloodworth: First of all, with regard to this bill, the northern air regime originated in the north. The original proposal in *Freedom to Move* was to have the same regime for the north and south. That was changed as a direct result of consultations held with northerners. The first round was held by people who went up in March of last year—which is certainly not the summer. They went to many small communities, and modified their proposals according to discussions they had with the inhabitants. We were very conscious of not setting up a system in Ottawa without ever having gone to the north. This was not the case. It was followed by hearings of the House Standing Committee on Transport that were held in the north, again not in southern Canada.

With regard to NTCL, it is probably the first Crown corporation privatized on behalf of the government. It was privatized by being sold to local northern interests. On this particular one, there is going to be a very heavy northern influence and there is now a heavy northern direction. It is owned by people of the north.

Senator Adams: It is still the people in Edmonton who make the decisions, not those in the territories.

Ms. Bloodworth: This is presumably because the owners have not made them change. The owners are northerners. I realize the—

Senator Adams: No, I did not say that. I would like to say that maybe those who have been directors for I do not know how many years have not been replaced. People from the south are still the same directors. The only thing is that some of the executive and perhaps some of the directors may now live in the territories. But NTCL still has its head office in Edmonton or Calgary.

Ms. Bloodworth: But the owners of the company are northerners at this point in time.

Senator Adams: Some part, yes. I know for certain.

Ms. Bloodworth: I realize what you are saying: there are directors who are not northerners. But the owners of the company certainly are northerners at this point. Now, this has been true for only less than a year, I believe.

Senator Adams: It is a couple of years.

Ms. Bloodworth: It has just happened within the last year.

Senator Petten: I would like to follow up on this. What are the differences between the new regulations and the ones now? If I remember, just a little while ago it was said there would be less regulation—not deregulation, but less regulation. Could you give us a little comparison of what we have now and what will be under this bill?

Ms. Bloodworth: All right. Let me return to air, because we spoke about it just a moment ago. In southern Canada, there

[Traduction]

Mme Bloodworth: En premier lieu, concernant ce projet de loi, le régime concernant le transport aérien dans le nord provient du Nord. La proposition originale dans *Aller sans entraves* visait à doter le nord et le sud du même régime. Cela a été changé à cause justement des consultations tenues avec les résidents du nord. La première ronde a été tenue par les gens qui sont allés là en mars de l'an dernier—ce qui n'est certainement pas l'été. Ils se sont rendus dans de nombreuses petites localités, et ont modifié leurs propositions en fonction des discussions tenues avec les habitants. Nous nous rendions bien compte qu'il ne fallait pas établir un système à Ottawa sans avoir jamais visité le Nord. Cela n'a pas été le cas. Ensuite, les audiences du Comité permanent de la Chambre sur les transports eurent lieu dans le Nord, et non, encore une fois, dans le sud du Canada.

En ce qui a trait à la Société des transports du Nord Limitée, il s'agit là probablement de la première société de la Couronne à être privatisée pour le compte du gouvernement. On l'a privatisée en la vendant à des intérêts locaux du Nord. Dans ce cas particulier, on peut s'attendre à de nombreuses pressions provenant du Nord et déjà la direction est composée en grande partie de gens du Nord. L'entreprise appartient aux gens du Nord.

Le sénateur Adams: Ce sont encore les gens d'Edmonton qui prennent les décisions, et non ceux des Territoires.

Mme Bloodworth: C'est probablement parce que les propriétaires n'ont pas exigé de changement. Les propriétaires sont des gens du Nord. Je sais que—

Le sénateur Adams: Non, je n'ai pas dit ça. J'aimerais dire que peut-être ceux qui en sont les administrateurs depuis je ne sais plus combien d'années n'ont pas été remplacés. Ce sont les gens du Sud qui en sont encore les administrateurs. La seule différence, c'est que certains des dirigeants et peut-être certains des administrateurs vivent maintenant dans les Territoires. Cependant, la Société des transports du Nord Limitée a encore son siège social à Edmonton ou Calgary.

Mme Bloodworth: Mais les propriétaires de l'entreprise sont des gens du Nord maintenant.

Le sénateur Adams: En partie, oui. J'en suis certain.

Mme Bloodworth: Je comprends ce que vous voulez dire, c'est qu'il y a des administrateurs qui ne sont pas des gens du Nord. Toutefois, les propriétaires de l'entreprise sont maintenant, bien entendu, des habitants du Nord. Cependant, cela est vrai seulement depuis moins d'une année.

Le sénateur Adams: Environ deux ans.

Mme Bloodworth: Cela s'est passé au cours de l'an dernier.

Le sénateur Petten: J'aimerais poursuivre la discussion. Quelle différence y a-t-il entre les nouveaux règlements et les règlements actuels? Si je me rappelle bien, on a dit il n'y a pas longtemps qu'il y aurait moins de règlements, et non une absence de règlements, mais simplement moins de règlements. Pourriez-vous faire une comparaison entre les règlements actuels et ceux visés par le projet de loi?

Mme Bloodworth: Très bien. Revenons-en au transport aérien, dont nous parlions tout à l'heure. Dans le sud du

[Text]

will be very little economic regulation of airlines. You would still have to have a licence, but the licence will be issued to anyone who is safe—that is, who meets the Department of Transport safety standard—who has the required amount of public liability insurance and who is a Canadian. There will be still some review of acquisitions of major airlines, which refers to anyone with assets over \$10 million, which will include any airline of any size. But otherwise there will be very limited economic regulation.

Today, licenses are regulated to the extent of telling airlines which types of planes they can fly and on which routes. They have it by route and by type of plane. This will no longer exist in southern Canada. A modified regime will continue to exist in northern Canada. In other words, there will still be some form of economic regulation, but it will not be as great as it is today. Instead of a public convenience and necessity test, for example, there will be a test whereby anybody who feels that the addition of a new licensee to a particular market in northern Canada would result in threat to the stability of the existing service can object to the issuance of such a licence. If the agency is satisfied that yes, it may happen, it may refuse to issue the licence. So there will still be a form of regulation, but it will be less than what there is today. Internationally in air—

Senator Petten: No, I am more interested in the north.

Ms. Bloodworth: Oh, all right.

Senator Petten: Maybe we could just stick on this one.

Ms. Bloodworth: With regard to rail in northern Canada, only two rail lines go in, which is not much.

Senator Petten: Excuse me, I am really concerned with northern air only.

Ms. Bloodworth: Northern air, all right. The other thing in northern air, in addition to licensing, is that there will be a provision to allow people to complain about basic fare, either levels or increases. There will be a wider provision for complaint than there is in the south. There will still be a provision in the south, but only on monopoly routes.

In the north, because it is felt that in many, many areas, there is only one service—and probably it can support only one service—there is a more general tariff complaint provision available. But it is not the same as the current one, whereby all tariffs must be filed and all tariffs can be disallowed by the

[Traduction]

Canada, il y aura très peu de réglementation économique des compagnies aériennes. Il leur faudra encore obtenir un permis, mais le permis sera délivré à quiconque offre un service sûr, c'est-à-dire un service qui est conforme aux normes de sécurité du ministère des Transports, obtient la couverture nécessaire d'assurance de responsabilité civile et est Canadien. On examinera encore, dans une certaine mesure, les acquisitions des principales compagnies aériennes, soit celles dont les actifs sont supérieures à 10 millions de dollars, qui prévoient acheter d'autres compagnies aériennes de quelque taille que ce soit. toutefois, autrement, il y aura très peu de réglementation économique.

À l'heure actuelle, la réglementation est telle que l'on précise sur les permis accordés aux compagnies aériennes les genres d'avions qu'elles peuvent utiliser et les routes qu'elles peuvent emprunter. Les permis précisent les routes et les genres d'avions. Cela ne sera plus le cas désormais dans le sud du Canada. Un régime modifié continuera d'être en vigueur dans le nord du Canada. En d'autres mots, il y aura encore une certaine forme de réglementation économique, mais elle ne sera pas aussi importante qu'elle l'est aujourd'hui. Par exemple, au lieu d'assujettir la délivrance d'un permis à la règle de la commodité et de la nécessité publiques, on demandera aux intéressés s'ils croient que l'ajout d'un permis additionnel pour desservir un marché particulier dans le nord du Canada menacerait la stabilité des services existants et on leur permettra de s'opposer à la délivrance d'un tel permis. Si l'agence croit que ce peut être le cas, elle pourra refuser d'octroyer le permis. Il y aura donc encore une certaine forme de réglementation, mais elle sera moins importante qu'elle l'est aujourd'hui. Sur le plan international, dans le domaine du transport aérien—

Le sénateur Petten: Non, la question du Nord m'intéresse davantage.

Mme Bloodworth: Oh, très bien.

Le sénateur Petten: On pourrait peut-être s'attarder sur cette question seulement.

Mme Bloodworth: Pour ce qui est du transport ferroviaire dans le nord du Canada, il y a seulement deux compagnies ferroviaires qui s'y rendent, ce qui n'est pas beaucoup.

Le sénateur Petten: Excusez-moi, c'est seulement le transport aérien dans le Nord qui m'intéresse réellement.

Mme Bloodworth: Le transport aérien dans le Nord, très bien. En plus de l'octroi des permis, la réglementation du transport aérien dans le Nord prévoira la possibilité pour les habitants de cette région de se plaindre des tarifs de base, soit les niveaux actuels ou les augmentations. La réglementation accordera aux habitants du Nord la possibilité de présenter des plaintes sur un plus grand nombre de sujets qu'aux habitants du Sud. Ces derniers pourront présenter des plaintes, mais seulement en ce qui a trait aux routes faisant l'objet d'un monopole.

Dans le Nord, étant donné que l'on estime que, dans de nombreuses régions, il n'y a qu'un service—et que probablement ces régions ne peuvent permettre qu'à un seul service d'être rentable—, la réglementation accorde une plus grande latitude pour ce qui est des plaintes concernant les tarifs.

[Text]

agency, including discount tariffs. This will no longer be the case under the new regime.

Senator Petten: How will it operate now? As I understand it, under the licences, a company granted a licence has to serve several points. Some of these may not be profitable, so they may want to drop them. Now, if I understand it correctly, they cannot do that under the existing regulations. So what will happen to these places in the north if the service to go in there may not be profitable and they want to drop it? At the present they cannot do that under your regulations. Under your licence you have to serve A, B, C, D. Even if D is not profitable, you still have to serve it.

Ms. Bloodworth: First of all, I am not aware of any case where the CTC has forced somebody to continue to provide service where they were not wanting service. As a practical matter, if carriers decide they do not want to serve a market, they are probably not going to provide very good service even if you force them.

Senator Petten: If I could just stop you there, it has happened on occasion. I can name the airlines, but I do not think I should.

Ms. Bloodworth: But not for any length of time. They may continue it for a week or so until a new carrier comes in, but not for any length of time. But having said that, under the new law there will still be provision for the agency to put in conditions governing the way in which service is provided. For example, say that somebody is providing service between two points in the north with a stop at another point in between. That will still be possible under the new law in northern Canada.

Senator Petten: Did I understand the Minister to say when he was here the other day that if a run was not profitable they would subsidize it?

Ms. Bloodworth: Yes, there is a provision under the bill—

Senator Petten: There is a provision there. I wanted to be sure.

Ms. Bloodworth: —for financial assistance for essential air services where an air service is considered to be essential, not only in the north. That would apply to southern Canada, as well, because there are some remote points in southern Canada. The government may still subsidize.

Senator Petten: I guess that is the answer. Look, I am sorry I got off on the wrong track, but that is what I wanted. Thank you very much.

[Traduction]

Cependant, la disposition de la nouvelle réglementation à cet égard diffère de la disposition existante qui prévoit que tous les tarifs doivent être déposés et peuvent être refusés par l'agence, y compris les tarifs réduits. Cela ne sera plus le cas en vertu du nouveau régime.

Le sénateur Petten: Comment cela fonctionnera-t-il désormais? Si je comprends bien, en vertu des permis existants, une compagnie aérienne qui détient un permis doit desservir plusieurs destinations. Certaines d'entre elles peuvent n'être pas rentables, et les compagnies pourraient vouloir s'en débarrasser. Cependant, en vertu de la réglementation existante, elles ne peuvent pas agir ainsi. Donc, qu'advient-il de ces destinations dans le Nord si la compagnie aérienne considère qu'elles ne sont pas rentables et qu'elle veut les éliminer? À l'heure actuelle, les compagnies aériennes ne peuvent pas agir ainsi. Lorsqu'on détient un permis qui précise que l'on doit desservir les destinations A, B, C et D, il faut toutes les desservir, même celles qui ne sont pas rentables.

Mme Bloodworth: Tout d'abord, je ne connais aucun cas où la CCT ait forcé quelqu'un à continuer d'offrir un service dans une région qu'il ne voulait pas desservir. En fait, si un transporteur décide qu'il ne veut pas desservir un marché, il est probable qu'il n'offrira pas un très bon service même si on l'y force.

Le sénateur Petten: Si je peux me permettre de vous interrompre, cela s'est déjà produit à l'occasion. Je peux vous nommer les compagnies aériennes, mais je ne crois pas que je devrais le faire.

Mme Bloodworth: Oui, mais pas pour une longue période. On peut obliger la compagnie aérienne à continuer de desservir une région pendant une semaine ou deux jusqu'à ce qu'un nouveau transporteur prenne la relève, mais pas pour beaucoup plus longtemps. Cependant, cela dit, en vertu de la nouvelle loi, l'agence pourra établir des conditions régissant la façon dont le service est offert. Par exemple, supposons qu'une compagnie aérienne offre un service entre deux destinations dans le Nord, avec un arrêt entre les deux. Cela sera encore possible en vertu de la nouvelle loi, dans le nord du Canada.

Le sénateur Petten: Ai-je bien compris le Ministre, lors de son passage ici l'autre jour, quand il a dit que, si une ligne n'était pas rentable, il la subventionnerait?

Mme Bloodworth: Oui, le projet de loi prévoit cette possibilité.

Le sénateur Petten: Il y a une disposition à cet égard. Je voulais m'en assurer.

Mme Bloodworth: Le projet de loi prévoit l'octroi d'une aide financière pour les services aériens essentiels ou que l'on considère essentiels, et non seulement dans le Nord. Cela vaut également pour le sud du Canada, car il y a dans le Sud certaines destinations éloignées que le gouvernement peut vouloir encore subventionner.

Le sénateur Petten: C'est la réponse que je voulais. Je m'excuse si j'ai pris un mauvais départ, mais c'est la réponse que je voulais. Merci beaucoup.

[Text]

Senator Stewart: I notice in here that the Governor in Council is to designate one of the nine members to be the chairman. We are making considerable changes in our parliamentary institutions these days. Is there any provision in the bill for confirmation of the chairman by the House of Commons or a committee thereof—or the Senate?

Ms. Bloodworth: No, senator, that is an appointment by the Governor in Council.

Senator Macdonald: That was never enshrined in anything.

Senator Stewart: No, it was not made sacred, but we heard much talk about it.

Senator Macdonald: You seem to be remarkably defensive about this.

Senator Stewart: I am sure they just neglected it, and if we make an amendment they would be anxious to confirm it in the twinkling of an eye.

I wanted to ask about these temporary appointments for which provision is made in subclause 8.(1): "The Governor in Council may appoint temporary members of the Agency". What would be the purpose of this?

Ms. Bloodworth: This clause is modelled on a similar provision in the National Energy Board Act, and it has two purposes. First of all, it can be, and has been, used by the Energy Board to supplement the membership when there is a surge of work for some reason. You can appoint some additional commissioners for a one- or two-year period. I think it was used by the National Energy Board when they had a number of pipelines, perhaps when the northern pipelines were being contemplated.

The other thing it can be used for is a specific type of case for which you want to appoint representation from a particular sector. You can appoint a commissioner for the purposes of that.

Senator Stewart: Is there any provision in the act setting up the Canadian Transport Commission comparable to this?

Ms. Bloodworth: No, but the Canadian Transport Commission also had 17 permanent commissioners as opposed to nine.

Senator Stewart: Over in subclause 9.(1) we are told that a member of the agency—that is, one of the nine—"shall not, directly or indirectly, as owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise . . . be engaged in a transportation undertaking or business". But that provision does not apply in the case of these persons brought in. These persons brought in "shall not accept or hold any office or employment inconsistent with the member's duties under this Act". What does the word "inconsistent" mean there? You know, I presume from what you just now said that people would be brought in are people who are involved in a sector, such as the air transport sector or the railway sector. Are we going to have situations such as we

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Je vois dans le projet de loi que le gouverneur en conseil désignera comme président un des neuf membres. Nous apportons des changements considérables à nos institutions parlementaires ces jours-ci. Est-ce que le projet de loi prévoit que la nomination au poste de président sera confirmée par la Chambre des communes ou par un comité de cette dernière, ou par le Sénat?

Mme Bloodworth: Non, monsieur le sénateur, il s'agit d'une nomination faite par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Macdonald: Cela n'a jamais été gravé dans la pierre.

Le sénateur Stewart: Non, cela n'a pas été consacré, mais on en a entendu beaucoup parler.

Le sénateur Macdonald: Vous semblez prendre ce sujet très à cœur.

Le sénateur Stewart: Je suis certain qu'il s'agit seulement d'une négligence et que, si nous proposons une modification, ils l'adopteront sans sourciller.

Je voulais vous poser une question au sujet des nominations temporaires dont il est question au sous-alinéa 8.(1): «Le gouverneur en conseil peut nommer des membres à titre temporaire». Quel est le but de ces nominations temporaires?

Mme Bloodworth: Ce sous-alinéa ressemble à une disposition similaire que l'on trouve dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, et son but est double. Tout d'abord, cette disposition permet à l'Office national de l'énergie d'augmenter le nombre de membres lorsqu'il y a un accroissement de travail pour une raison quelconque. On peut ainsi nommer des commissaires additionnels pour une période d'un an ou de deux ans. Je crois que l'Office national de l'énergie s'est prévalu de cette disposition au moment de l'examen de la question des pipelines, peut-être lorsqu'on envisageait de construire des pipelines dans le Nord.

La disposition peut également servir pour des cas particuliers où vous voulez nommer quelqu'un représentant un secteur particulier. Vous pouvez nommer un commissaire pour cette raison.

Le sénateur Stewart: Y a-t-il une disposition dans la loi établissant la Commission canadienne des transports qui soit semblable à celle-ci?

Mme Bloodworth: Non, mais la Commission canadienne des transports a également dix-sept commissaires permanents, par opposition à neuf.

Le sénateur Stewart: Au sous-alinéa 9.(1), on note que les membres de l'agence, c'est-à-dire les neuf membres, «ne peuvent directement ou indirectement, à titre de propriétaires, d'actionnaires, d'administrateurs, de dirigeants, d'associés ou autre: a) s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport». Cependant, cette disposition ne s'applique pas dans le cas des personnes faisant l'objet d'une nomination temporaire. Ces dernières «ne peuvent accepter ni occuper une charge ou un emploi incompatible avec leurs attributions en vertu de la présente loi». Qu'entend-on par «incompatible» dans ce paragraphe? Je présume, d'après ce que vous venez de dire, que les membres temporaires seraient des personnes ayant des

[Text]

hear about at Washington, where there is secondment or something like it between the regulators and the regulated?

Ms. Bloodworth: I guess it is possible under there. The more usual example that has been used for temporary members would be if you have a hearing that concerns a particular region of the country, this pre-dates our regional clause. For example, if the agency was going to review the regulations it had regarding northern air transport and it had a certain number of weight classes regulated and so on, this provision would allow for the appointment of somebody from that area, or more than one person if indeed they wanted to.

The reason for the difference between temporary members and permanent members is because it was not felt that we would be very prudent to put in very strict requirements for people we might only want for a six-month or a year term. It would not be reasonable to require them to give up all of their shareholdings, whatever, however minor they might be, in every carrier in the country.

However, in addition to this clause, they will be governed by the normal natural justice laws regarding bias. Any particular agency member who might sit on a case in which he had some pecuniary interest in one of the parties—I am sure any court would disqualify them; I am positive they would. So that in addition to this particular clause that says they cannot have anything inconsistent with what their duties are, they will be governed by the normal natural justice laws with regard to bias, as indeed will the normal members; I guess “normal” is not a good word—the “permanent” members.

Senator Stewart: You have explained it very well. Again, I am not . . . That does not mean that I am satisfied.

Now let us go to clause 23. This is the one to which reference was made earlier. It is the one that permits the Governor in Council to give directions. And when we were talking about the definition of “public interest”, I brought up the provision of clause 23 and you told the committee that there were limits on the Minister. May I remind you, Mr. Chairman, that in the interpretation section it says:

“public interest” means the public interest that is consistent with

- (a) the national transportation policy set out in subsection 3(1),
- (b) policy directions, if any, issued under section 23, and . . .

Now, when we come to clause 23, we find there is very little in the way of overarching principles here. The only points are that the Governor in Council may not deal with a specific case, and it is to lay its policy directive before Parliament. That is a pretty vague definition to confine the Minister in defining “public interest”.

[Traduction]

intérêts dans un secteur donné, par exemple, celui du transport aérien ou ferroviaire. Allons-nous nous retrouver dans des situations semblables à celles qui existent à Washington, où certaines personnes visées par la réglementation y jouent aussi un rôle quelconque?

Mme Bloodworth: J'imagine que cela pourrait se produire en vertu de ces dispositions. La situation la plus couramment citée dans le cas des membres temporaires est celle d'une audience sur une question qui touche une région particulière du pays, mais c'était le cas avant la formulation de l'article visant les régions. Par exemple, si l'Office décidait de revoir les règlements applicables au transport aérien dans le Nord de même que certaines catégories de poids et d'autres questions, l'article dont nous parlons permettrait la nomination d'une personne de la région ou plus, si l'Office le désirait.

Une distinction a été créée entre les membres temporaires et les membres permanents parce qu'il n'était pas considéré très judicieux d'imposer des exigences très rigoureuses aux personnes qui seraient nommées seulement pour une période de six mois ou d'un an. Il ne serait pas raisonnable d'exiger que les membres temporaires renoncent à tous leurs intérêts, si limités soient-ils, dans toute entreprise de transport du pays.

Toutefois, en plus d'être régis par les dispositions de l'article, les membres temporaires devront se conformer aux principes d'équité naturelle en ce qui concerne l'impartialité. Tout membre de l'Office appelé à décider d'une affaire dans laquelle il a des intérêts financiers serait disqualifié par tout tribunal, j'en suis sûr. Ainsi, les membres temporaires devront respecter non seulement les dispositions de l'article suivant lesquelles aucune de leurs activités ne doit être incompatible avec leurs attributions, mais aussi les principes d'équité naturelle en matière d'impartialité, et les membres ordinaires devront faire de même. En fait, je devrais dire les membres «permanents» plutôt qu'«ordinaires».

Le sénateur Stewart: Vos exploitations sont bien claires, mais je ne suis pas . . . Je ne les trouve pas suffisantes.

Examinons maintenant l'article 23, dont il a été question précédemment. C'est celui en vertu duquel le gouverneur en conseil peut émettre des directives. Lorsque nous avons parlé de la définition de l'«intérêt public», j'ai mentionné les dispositions de l'article 23 et vous avez déclaré au Comité que les pouvoirs du ministre étaient limités. Monsieur le président, permettez-moi de rappeler que, dans l'article qui traite des définitions, il est écrit que:

«intérêt public désigne la qualité de ce qui est compatible avec

a) la politique nationale énoncée au paragraphe 3(1),

b) avec les directives générales données au titre de l'article 23 et, . . .

Nous pouvons constater, à la lecture de l'article 23, que ce dernier contient très peu de principes directeurs. Il est seulement dit que le gouverneur en conseil ne peut émettre de directives générales touchant une affaire précise et que ces dernières doivent être soumises au Parlement. Ces dispositions très

[Text]

Ms. Bloodworth: Well, I guess the other more general limitation is that nothing the Governor in Council could say in any policy direction could override what is stated in statute.

Senator Stewart: Yes. Nevertheless, it goes beyond what is covered in the statute.

Ms. Bloodworth: That is correct, but it could not, for example, purport to issue a direction that would be in conflict with something in clause 3, for example, or even something more specific in the law.

Senator Stewart: Nevertheless, this is so important a power that it is one of the three elements in "public interest".

Ms. Bloodworth: Oh, it is certainly an important power, yes.

Senator Stewart: It is a very important power. It is limited only by the fact that the Governor in Council cannot intervene upon a case before the agency and must table its policy statement.

Ms. Bloodworth: I guess I would say that is similar to what the function of governments are. They have to issue policies regularly on many matters. This ensures they do it publicly and are accountable to it by political means.

Senator Stewart: What I am uneasy about is that we are saying the public interest means what the government says it is. We have the cat chasing its tail again.

Ms. Bloodworth: I do not agree.

Senator Stewart: It is a definition . . .

Ms. Bloodworth: I think public interest is more than that. Many clauses of the bill go on to define more of the public interest.

Senator Stewart: In clause 4 we have three parts which go to make up public interest: (a) the national transportation policy, which we have looked at; (b) policy directions issued under section 23; and (c) in respect of Part II, directions issued by the Minister under section 86. We are talking now about the second of those three elements, policy directions. We have a definition of public interest that tells us a great deal. It tells us the public interest is to be found by reading policy directions given by the government. This is almost a perfect example of what the word "preposterous" means. It is backwards. Your definition of public interest is supposed to guide the Governor in Council rather than the Governor in Council stating what the public interest is. It is supposed to be Parliament that directs the Governor in Council, not the reverse.

Ms. Bloodworth: First of all, the definition of public interest is not an exhaustive definition. It says public interest means the public interest consistent with those three things. I say that because there are a number of areas in the bill referring to public interest. With regard to branch line abandonment, for example, there is a list of factors related to public interest. There are other items right in the bill.

[Traduction]

vagues ne servent guère à limiter les pouvoirs du ministre pour ce qui est de définir l'«intérêt public».

Mme Bloodworth: Il existe, je suppose, une autre limite plus générale, à savoir qu'aucune directive générale du gouverneur en conseil ne peut l'emporter sur les dispositions de la loi.

Le sénateur Stewart: Oui. Néanmoins, cela est plus étendu que ce que prévoit la loi.

Mme Bloodworth: C'est exact, mais il ne pourrait pas, par exemple, émettre une directive contraire aux dispositions de l'article 3 ou à des dispositions plus précises de la loi.

Le sénateur Stewart: Il s'agit néanmoins d'un important pouvoir constituant un des trois éléments qui se rattachent à l'«intérêt public».

Mme Bloodworth: Oui, il s'agit certainement d'un important pouvoir.

Le sénateur Stewart: Ce pouvoir est très important. Il est limité uniquement par le fait que le gouverneur en conseil ne peut intervenir dans une affaire qu'étudie l'Office et qu'il doit soumettre sa politique au Parlement.

Mme Bloodworth: Je crois que cela serait comparable au rôle des gouvernements. Ils doivent régulièrement émettre des politiques sur de nombreuses questions. Ces dispositions servent à garantir qu'ils émettront publiquement les politiques et qu'ils en seront tenus responsables par des moyens politiques.

Le sénateur Stewart: Je m'inquiète surtout du fait que, d'après ces dispositions, l'intérêt public est tel que le définit le gouvernement. Encore une fois, nous tournons en rond.

Mme Bloodworth: Je ne suis pas d'accord.

Le sénateur Stewart: C'est une définition . . .

Mme Bloodworth: Je crois que l'intérêt public est beaucoup plus étendu. Il est défini de façon plus détaillée par de nombreux articles du projet de loi.

Le sénateur Stewart: À l'article 4, l'intérêt public est défini en fonction de trois éléments, à savoir a) la politique nationale des transports, dont nous avons parlé, b) les directives générales données au titre de l'article 23 et, c) s'agissant de la Partie II, les directives données par le ministre au titre de l'article 86. Nous examinons maintenant le deuxième élément, les directives générales. Cette définition de l'intérêt public est très révélatrice. Nous en concluons que l'intérêt public est défini dans les directives générales émises par le gouvernement. Voici un exemple presque parfait de l'absurde. C'est procéder à l'envers. Le gouverneur en conseil est sensé s'inspirer de la définition de l'intérêt public plutôt que de la formuler. Le Parlement doit conseiller le gouverneur en conseil, et non pas l'inverse.

Mme Bloodworth: D'abord, la définition de l'intérêt public n'est pas exhaustive. Dans l'article, il est dit que l'intérêt public désigne la qualité de ce qui est compatible avec les trois éléments. Je signale ceci parce qu'il est question de l'intérêt public dans de nombreux articles du projet de loi. Dans le cas de l'abandon des embranchements, par exemple, l'intérêt public est défini en fonction d'une série de facteurs. La projet de loi contient d'autres articles à ce sujet.

[Text]

I think this recognizes a fact of life. Governments have issued policy directions. There was for many years a regional air policy, which was in fact a policy direction issued by previous governments and which the CTC acted in accordance with. This clause ensures the process is public and accountable.

Senator Stewart: We can put aside your point. I accept your point that there may be other elements to the public interest than the three set out in the definitions, but surely when you come to an interpretation clause saying public interest means the following and one of these is policy directions given by the Governor in Council, we have a preposterous situation.

Parliament's undertaking in defining the public interest is to give guidance to the Governor in Council and not to say whatever the Governor in Council says, wise or unwise, is in the public interest.

Ms. Bloodworth: I would not agree with you from the perspective of an agency. These are all directions to an agency, which is an appointed body under a statute. This is saying for that appointed body from its perspective, public interest is to be public interest consistent with what the elected representatives forming the government say is public interest.

Senator Stewart: You are talking about two different bodies of elected representatives. On the one hand you have the Parliament of Canada; on the other hand, you have the Governor in Council. What we are talking about here is the relationship between the two. Mr. Chairman, I submit that when you have an interpretation section which defines the public interest, its function is to guide the subordinate or executive body—which in this case is the Governor in Council. It is not to say that whatever the executive body says is public policy is indeed the will of Parliament. That is preposterous!

Ms. Bloodworth: I will make one more comment on that. I do not agree that this says whatever is public policy is the will of Parliament. To me, this is speaking to an agency that, if you want to use the term, is subordinate to the Governor in Council, which is subordinate to Parliament in a policy sense. It is saying to that agency that when it makes its decisions the public interest is to be consistent with any publicly issued policy direction of the Governor in Council.

Senator Stewart: I think I see what you are saying. You are saying Parliament has spoken with regard to the public interest only when it defined the national transportation policy. The Governor in Council may define the public interest as something quite distinct. Finally, the Minister may define the public interest. We have three different spokesmen of the public interest. I am not criticizing this, but it seems to me that would be a logical way of explaining what is going on here. I want to know if that is indeed what is going on here.

Ms. Bloodworth: I think the last is a very particular case. I am saying I think you can have more than one body express the public interest. I have said before, and I firmly believe, that in the law the Governor in Council cannot express anything that is contrary to what Parliament has said is public

[Traduction]

Je crois que ces dispositions tiennent compte de la réalité. Les gouvernements émettent des directives générales. Durant de nombreuses années, il y a eu une politique régionale de transport aérien qui était, en fait, une politique établie par des gouvernements antérieurs à laquelle se conformait la CCT. L'article en question permet de garantir que l'établissement de la politique se fait publiquement et que la responsabilité est acquittée.

Le sénateur Stewart: Passons sur votre observation. Je conviens, avec vous, que l'intérêt public peut se définir en fonction d'éléments autres que les trois qui sont fournis dans l'article des définitions. Toutefois, la situation devient absurde lorsque la définition est établie en fonction de trois éléments dont un est les directives générales émises par le gouverneur en conseil.

Le rôle du Parlement est de donner une définition de l'intérêt public qui orientera le gouverneur en conseil et non pas d'adopter la définition du gouverneur en conseil, qu'elle soit judicieuse ou non.

Mme Bloodworth: Je ne suis pas d'accord avec vous en ce qui concerne un office. Il s'agit de directives données à un organisme constitué en vertu d'une loi. Ces dispositions informent l'organisme qu'en ce qui le concerne, l'intérêt public est celui qui correspond à la définition établie par les représentants élus qui composent le gouvernement.

Le sénateur Stewart: Vous parlez de deux groupes distincts de représentants élus. D'une part, il y a le Parlement du Canada et, d'autre part, le gouverneur en conseil. Nous discutons maintenant du rapport entre les deux. Monsieur le président, je soutiens que l'article qui fournit les définitions, notamment celle de l'intérêt public, doit servir à orienter l'organisme exécutif qui est, dans le cas actuel, le gouverneur en conseil. Il n'a pas pour objet de permettre à l'organisme exécutif d'établir la politique publique et de dire qu'il s'agit effectivement de la volonté du Parlement. C'est absurde.

Mme Bloodworth: J'ajouterais ceci. Je ne crois pas que cet article laisse entendre que la politique publique est la volonté du Parlement. A mon avis, l'article s'adresse à un organisme qui, pour ainsi dire, relève du gouverneur en conseil qui lui, est sous l'autorité du Parlement, du point de vue de la politique. L'article informe l'organisme qu'il doit prendre des décisions en fonction de l'intérêt public, ce dernier devant être compatible avec toute politique établie par le gouverneur en conseil.

Le sénateur Stewart: Je crois comprendre ce que vous dites. Vous affirmez que le Parlement s'est prononcé sur l'intérêt public uniquement lorsqu'il a défini la politique nationale touchant les transports. Le gouverneur en conseil peut donner une définition très distincte de l'intérêt public. Enfin, le ministre peut définir l'intérêt public. Nous avons donc trois interprétations de l'intérêt public. Je ne critique pas la situation mais, à mon avis il s'agit d'une explication logique. J'aimerais savoir si c'est la situation dans laquelle nous nous trouvons.

Mme Bloodworth: Je crois que le dernier cas est très particulier. Je dis qu'à mon avis, l'intérêt public peut être défini par plus d'un organisme. J'ai déjà affirmé, et je crois fermement, que le gouverneur en conseil ne peut, en vertu de la loi, donner une interprétation de l'intérêt public qui soit différente de celle

[Text]

interest. It cannot, in its policy directions, say anything that is contrary to the act of Parliament.

We all know there are many areas on which Parliament has just not spoken, because it perhaps was not contemplated at the time. This allows for the Governor in Council to speak at that time. Parliament remains supreme. It can still over-ride the Governor in Council if it chooses. But Parliament may not have spoken on a particular issue at all. What I am suggesting is when it has not spoken on an issue, or not spoken specifically, that the policy direction is coming from the Governor in Council and not from the agency.

Senator Stewart: All right. I see what you are saying, although it seems to me it is a bit of a smoke screen. I think Parliament might have defined the public interest and then said anything else is the policy of the government. So that whatever a Governor in Council happened to order is not automatically defined retrospectively as being in the public interest.

I wanted to ask, Mr. Chairman, about another section in here concerning Governor in Council directions to the agency. It relates to this matter of what happens when the Governor in Council's order is tabled. We know it is to be laid before both Houses of Parliament, and then it goes on to say that "the direction or proposed direction shall forthwith be referred by that House to such committee thereof as the House considers appropriate". In other words, if this becomes law the Senate will be participating in imposing a statutory instruction on the House of Commons and visa-versa, the House of Commons will be participating in a statutory instruction to the Senate.

Mr. Chairman, this is not a unique example of this sort of thing, but it is the most recent example of a very bad practice of statutory imposition upon the business of the House of Commons and statutory intrusion into the business of the Senate, and provisions such as that should not appear in bills. Of course I concede that this has crept in. I think the first example was the Representation Act back in 1964 and it has been trouble in the House of Commons ever since—that business of the electoral boundaries being referred to committees. It wrecks—you ask any government House Leader in the other place—the timetable of the House of Commons. This is a bad piece of legislation from this point, but I do not ask the witness to defend it.

The Chairman: Are there any further questions?

Senator Stewart: Oh, yes, Mr. Chairman. Clause 28 says:

A rule, order or regulation of the Agency may be conditional or unconditional, qualified or unqualified and may be general or restricted to a specific area, person or thing or a group or class of persons or things.

I guess what it is saying is that a rule or order or regulation of the agency is just that and is valid.

[Traduction]

du Parlement. Il ne peut établir des directives générales contrairement à une loi du Parlement.

Nous savons tous que le Parlement ne s'est pas prononcé sur de nombreuses questions, peut-être parce qu'elles ne se posaient pas à l'époque. Le gouverneur en conseil peut ainsi se prononcer au moment voulu. Le Parlement reste l'autorité suprême. Il peut toujours, s'il le souhaite, annuler les directives du gouverneur en conseil. Cependant, il se peut que le Parlement ne se soit pas prononcé du tout sur une question particulière. Je dis que, lorsque le Parlement ne s'est pas prononcé sur une question ou qu'il n'a pas établi de politique précise, cette dernière sera définie par le gouverneur en conseil et non pas par l'Office.

Le sénateur Stewart: Bon, je vois ce que vous voulez dire mais cela me semble un peu embrouillé. A mon avis, le Parlement aurait pu définir l'intérêt public et poser que tout le reste constitue la politique du gouvernement. Ainsi, toute directive émise par le gouverneur en conseil ne devient pas automatiquement une définition rétroactive de l'intérêt public.

Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet d'un autre article du projet de loi qui traite des directives du gouverneur en conseil à l'office. Je m'intéresse plus particulièrement à ce qui se produit lorsque les directives du gouverneur en conseil sont déposées devant le Parlement. Il est dit que les directives doivent être déposées devant les deux chambres du Parlement et que, ensuite, «dès le dépôt des directives générales sous forme définitive ou sous forme de projet devant une chambre du Parlement, celle-ci les renvoie à celui de ses comités qu'elle estime compétent pour connaître de leur objet.» En d'autres termes, si ces directives sont adoptées, le Sénat se trouvera à imposer des directives à la Chambre des communes et, inversement, la Chambre des communes imposera des directives au Sénat.

Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un exemple unique d'une telle situation, mais de l'exemple le plus récent d'une très mauvaise pratique consistant à imposer des mesures statutaires à la Chambre des communes et à intervenir dans les activités statutaires du Sénat, et de telles dispositions ne devraient pas figurer dans un projet de loi. Bien sûr, je reconnais que cela s'est produit graduellement. Le premier cas, je crois, remonte à 1964, lors de l'adoption de la *Loi sur la représentation*, les travaux de la Chambre des communes étant perturbés depuis par le renvoi aux comités de la question des circonscriptions électorales. N'importe quel leader conviendra que cette question bouleverse le calendrier de la Chambre des communes. Le projet de loi est mauvais en ce sens mais je ne demanderai pas au témoin de le justifier.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Stewart: Oui, monsieur le président. A l'article 28, il est dit:

les règles, arrêtés ou règlements de l'Office peuvent être absolus ou conditionnels, assortis ou non de réserves, de portée générale ou limités à des personnes, lieux ou objets—ou groupes ou catégories de ceux-ci—déterminés.

Je suppose que l'article précise qu'une règle, un arrêté ou un règlement sont précisément cela et qu'ils sont valides.

[Text]

Ms. Bloodworth: I think this particular clause is just empowering the agency to put conditions on one of its orders if it so wishes or to make an order only related to one party.

Senator Stewart: It may be conditional or unconditional, so that does not say anything. It may be qualified or unqualified, so that does not say anything. It may be general or it may be specific, and that does not say anything.

Ms. Bloodworth: Conditional or unconditional does, senator, in the sense that, for example, you can have a power to issue a branch-line abandonment order. It may be that the agency will issue the order but conditional upon the railway having removed a crossing before it abandons the line, for example. That is the type of thing. I think without this type of power in the act, it may be very questionable as to whether the agency could issue that type of conditional order. I guess in some cases you might say that is a qualified order as opposed to a condition depending on what the exact nature of the condition was.

Senator Stewart: All right, I see your explanation. In clause 44 the agency is given powers with regard to works. I was wondering if you could help us by giving us some examples of what kind of works the agency may deal with under these powers.

Ms. Bloodworth: This clause, senator, deals specifically with the area of rail safety, which the agency will continue to regulate. It is a clause that is virtually lifted out of the existing National Transportation Act, because under the existing Railway Act there are a great many works, such as new railway lines or bridges or that type of thing, requiring CTC and now agency approval. That is what this power is aimed at. The only area it will really affect is the area of rail safety and construction.

Senator Stewart: Would this relate, for example, to grade separations, level crossings and the like?

Ms. Bloodworth: Yes, that is right.

Senator Stewart: Mr. Chairman, my next question is simply one for clarification. The notes I have on clause 47 say that the arbitration provisions of clauses 48 and 57 do not apply to matters arising between a shipper and a carrier that involve the following, yet the clause says it applies only in respect of matters arising between shippers and carriers that involve . . . I take it that the explanation has slipped a little.

Ms. Bloodworth: I guess the explanation is that the notes have not caught up with the correction the House of Commons standing committee made. It was pointed out quite correctly during the committee that it was cumbersome to define something as not applying to something as opposed to what it applied to. It was amended accordingly, but the notes still reflect the old wording.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je crois que cet article particulier ne fait que conférer à l'Office le pouvoir d'assortir ses arrêtés de conditions ou d'émettre un arrêté visant une seule partie.

Le sénateur Stewart: Ils peuvent être absolus ou conditionnels, mais cela ne signifie rien. Ils peuvent être assortis ou non de réserves, mais cela ne nous dit rien. Ils peuvent être de portée générale ou limités et cela ne veut rien dire.

Mme Bloodworth: Le fait de dire qu'ils peuvent être absolus ou conditionnels signifie quelque chose, monsieur le sénateur. Par exemple, l'Office peut avoir le pouvoir d'émettre un arrêté visant l'abandon d'un embranchement. Il se peut que l'Office émette l'arrêté à la condition, par exemple, que la société ferroviaire supprime un passage à niveau avant que l'embranchement ne soit abandonné. C'est de ce genre de choses dont il est question. A mon avis, si la loi ne conférait pas un tel pouvoir, il est très peu probable que l'Office puisse émettre un arrêté conditionnel. Je suppose que, dans certains cas, on pourrait parler d'arrêté assorti d'une réserve plutôt que d'une condition suivant la nature de cette dernière.

Le sénateur Stewart: Bon, je comprends. A l'article 44, l'Office est doté de pouvoirs touchant des travaux. Pourriez-vous nous aider à mieux saisir ce dont il s'agit en nous donnant quelques exemples du genre de travaux que l'Office peut ordonner dans l'exercice de ces pouvoirs?

Mme Bloodworth: Monsieur le sénateur, cet article se rapporte directement à la sécurité ferroviaire qui continuera de faire l'objet de la réglementation par l'Office. Ces dispositions sont tirées presque intégralement de la *Loi nationale sur les transports* qui est actuellement en vigueur, parce qu'en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de nombreux travaux tels que la construction de nouvelles voies ou de ponts et autres travaux de cette nature doivent être approuvés par la CCT et maintenant par l'Office. Voilà l'objet de ces pouvoirs. Le seul domaine dans lequel ces pouvoirs seront vraiment exercés est celui de la sécurité ferroviaire et de la construction.

Le sénateur Stewart: Ces pouvoirs s'étendraient-ils, par exemple, aux croisements à niveaux différents, aux passages à niveau, etc?

Mme Bloodworth: Oui, c'est exact.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, ma prochaine question vise seulement à obtenir des précisions. D'après les notes que j'ai, les dispositions des articles 48 et 57 ne s'appliquent pas aux différends survenant entre un expéditeur et un transporteur dans les domaines énumérés, et pourtant, dans l'article, il est dit que les dispositions s'appliquent exclusivement aux différends survenant entre les expéditeurs et les transporteurs dans les . . . J'en conclus que les explications ne sont pas tout à fait exactes.

Mme Bloodworth: J'imagine que cela s'explique par le fait que les notes ne sont pas à jour et ne tiennent pas compte de la correction effectuée par la Chambre des communes. Durant les délibérations du Comité, il a été signalé à juste titre qu'il était incommode d'énumérer les exceptions aux dispositions au lieu de préciser ce à quoi elles s'appliquent. Les dispositions ont été modifiées en conséquence, mais les notes se rapportent encore à l'ancienne formulation.

[Text]

Senator Stewart: The same applies on page 40 of the notes, where it says they do not apply to matters rising. The section says it applies only in respect—

Ms. Bloodworth: Yes, that is correct.

Senator Stewart: Mr. Chairman, those were my questions to that point.

Ms. Bloodworth: If I could refer to mediation arbitration and public interest investigation generally, three dispute resolution provisions will apply to freight generally. There are passenger provisions in terms of air, but they are in the air section. These are freight provisions put in as measures to enable resolution of disputes between shippers and carriers. Mediation is a non-binding provision. It is solely there if both parties want to have a third party help resolve something. It has been done informally by the existing CTC in rail matters. Parties generally have found it very useful. It has been put into legislation to make it clear there is a mandate to do that and to make sure everyone is aware the agency is there and can do that.

Final-offer arbitration was a provision that was originally proposed by Mr. Burbidge of Canadian Pacific in the late 1970s. Because there had been many rail-shipper disputes, he felt perhaps this form of dispute resolution might help to resolve them expeditiously and without unduly judicial types of proceedings. Shippers and I think it is fair to say even carriers do not oppose this. Although they might propose certain changes to it, they do not oppose the concept. It is meant to be a means of resolving private disputes which do not involve matters of general public interest particularly in rail. It applies to some other areas, but rail is probably the primary area in which it is likely to be used. It is rail with regard to captive bulk shippers in particular.

Clause 59, public interest investigations, continues an existing provision of the law which has been criticized as being unduly complicated, lengthy and not resolving anything for the shipper. Even the shipper who ultimately wins only gets a change in his rate as of the day he wins and nothing back to when he actually initiated the complaint. This streamlines the procedure and puts time limits on it. There is a time limit of 120 days. It also says if the shipper wins and his rate is found to be prejudicial to the public interest, it is corrected back to the date of his application.

The final comment I will make about these particular dispute resolutions provisions is that they are one part of the package put in to respond to many complaints of captive rail shippers in particular who felt that under the existing law they had very few, if any, recourses. The railways were free to set

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Il en va de même à la page 40 des notes où il est dit que les dispositions ne s'appliquent pas aux différends, tandis que, d'après l'article, elles s'appliquent exclusivement.

Mme Bloodworth: Oui, c'est exact.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, c'est ce que je voulais savoir à ce sujet.

Mme Bloodworth: Si vous me permettez, de façon générale, les trois modes de résolution des différends que sont la médiation, l'arbitrage et les enquêtes touchant l'intérêt public s'appliqueront au transport des marchandises. Il existe des dispositions relatives au transport aérien des passagers dans la partie traitant du transport aérien. Les dispositions qui se rapportent au transport des marchandises sont des mesures incluses pour permettre la résolution de différends entre les expéditeurs et les transporteurs. La médiation n'entraîne pas d'obligation. Ces dispositions ont été prévues uniquement pour offrir aux deux parties la possibilité de recourir à une tierce partie pour régler un différend. La CCT a procédé de cette manière informelle dans le cas de différends touchant le transport ferroviaire. Les dispositions sur la médiation ont été incluses dans le projet de loi pour préciser que ce mandat existe et pour que tous sachent que l'Office peut jouer ce rôle.

Les dispositions touchant le recours à l'arbitrage de l'Office ont initialement été proposées par M. Burbidge du Canadien Pacifique, à la fin des années 70. Parce qu'il y avait eu de nombreux différends entre les expéditeurs et les chemins de fer, il estimait peut-être que cette façon de procéder contribuerait à accélérer le règlement des différends et à éviter le recours à des procédures judiciaires. Les expéditeurs et même, je crois, les transporteurs n'y voient aucune objection. Ils peuvent proposer certaines modifications, mais ils ne s'opposent pas au principe. Il s'agit uniquement d'un moyen de régler des différends privés, qui n'influent pas sur l'intérêt public en général, dans le domaine du transport ferroviaire. Ce mode de règlement peut s'appliquer à des différends dans d'autres domaines, mais il servira probablement davantage dans le domaine ferroviaire, en particulier par les transporteurs en vrac qui sont obligés d'utiliser les chemins de fer.

L'article 59, qui porte sur les enquêtes touchant l'intérêt public, reprend les dispositions de la loi en vigueur qui ont été critiquées parce qu'elles sont trop compliquées et trop longues et qu'elles ne présentent aucune solution pour l'expéditeur. Même lorsque l'expéditeur a enfin gain de cause, il n'obtient qu'une modification du prix rétroactif à la date où il a obtenu gain de cause et aucune indemnisation rétroactive à la date à laquelle il a initialement formulé sa plainte. Les nouvelles dispositions améliorent le processus et prévoient un délai fixé à 120 jours. En outre, lorsque l'expéditeur obtient gain de cause et que le prix qu'il a eu à payer a été jugé préjudiciable à l'intérêt public, il doit être remboursé rétroactivement à la date à laquelle il a présenté sa demande.

J'aimerais terminer mes remarques sur ces dispositions particulières en précisant qu'elles ne sont qu'une partie des mesures prévues pour régler les nombreuses plaintes, notamment d'expéditeurs qui sont obligés d'utiliser les chemins de fer et pour qui la loi en vigueur n'offrait que très peu de solutions,

[Text]

the rates and they had very limited complaint mechanisms. They had no transportation alternatives. They could not go to another transportation company if they did not like the deal they were getting from the railway.

This is half of the package. The other half is in the rail provisions where you will see provisions for confidential contracts and competitive access. The competitive access part has been probably one of the most controversial portions of this particular bill. I am sure you will hear more about that, particularly competitive line rate provisions, tomorrow when CIL and Canadian Pacific and Canadian National come in.

In view of the hour, I do not know if you prefer to go to those provisions before the air provisions or if you prefer to follow the existing flow of the act. I am open to whichever you prefer. I suspect the rail provisions will be the ones you will hear most about in the next couple of days. It is why it might be better to go to those first.

The Chairman: Is it okay to go ahead?

Senator Stewart: I am not ready, but I think there is much to recommend that procedure. I am ready on the air transport section, but let us go with the others. I will not have very many questions.

Ms. Bloodworth: I should say in rail we have already covered a considerable amount just in the course of my using examples this afternoon. I certainly can go back to it, but I think I could cover the rail first.

The rail part of the act is Part III, which is probably the biggest single part of the act volume-wise, and it has two separate divisions. The first division is called "Rail Freight". It starts on page 51 at clause 110.

The first division contains the tariff provisions, the confidential contract provisions, the competitive access provisions and what are called the common carrier obligations; that is, the obligations of the railway to provide service to its customers. That is the general content and I will go into them more specifically after I have described the overall.

The second division concerns railway lines. It is basically provisions aimed at conveyance of lines between railway companies or abandonment of railway lines when railways wish to get out of service.

With regard first of all to the question of rail tariffs, I should start by putting it in context that we had effectively a considerable degree of rail freight deregulation 20 years ago, under the 1967 act. That act was the result of a royal commission by MacPherson, who found that railways were being

[Traduction]

sinon aucune. Les sociétés ferroviaires étaient libres de fixer les tarifs et il existait très peu de mécanismes pour porter plainte. Ces expéditeurs ne pouvaient pas utiliser d'autres modes de transport. Ils ne pouvaient s'adresser à une autre société de transport s'ils étaient insatisfaits des prix fixés par les chemins de fer.

Les dispositions dont je viens de parler représentent la moitié des mesures. Les autres mesures sont énoncées dans les dispositions touchant le transport ferroviaire qui traitent des contrats confidentiels et de l'accès aux lignes de transporteurs concurrents. Ces dispositions du projet de loi sont probablement les plus controversées. Vous entendrez certainement parler de ces dispositions, notamment en ce qui concerne les prix de ligne concurrentiels, demain, lorsque les représentants de la CIL, du Canadien Pacifique et du Canadien National viendront témoigner.

Étant donné l'heure, préférez-vous passer à l'examen des dispositions touchant le transport aérien ou procéder dans l'ordre des dispositions du projet de loi? Je vous laisse choisir. Je crois que les dispositions touchant le transport ferroviaire sont celles dont vous entendrez beaucoup parler au cours des prochains jours. Pour cette raison, j'estime qu'il serait préférable de les aborder maintenant.

Le président: Êtes-vous disposés à continuer?

Le sénateur Stewart: Je ne suis pas prêt, mais il est préférable, je crois, de procéder ainsi. Je suis prêt à discuter des dispositions touchant le transport aérien, mais passons aux autres dispositions. Je n'aurai pas beaucoup de questions à poser.

Mme Bloodworth: Je précise que, dans le cas du transport ferroviaire, nous avons déjà abordé de nombreux aspects dans les explications et les exemples que j'ai fournis cet après-midi. Je pourrais les reprendre, mais, je crois qu'il est préférable d'examiner d'abord les dispositions visant le transport ferroviaire.

La partie III du projet de loi, où sont énoncées les dispositions touchant le transport ferroviaire, est probablement la plus longue partie, et elle est divisée en deux sections distinctes. La première est intitulée «Transport des marchandises par chemin de fer». Elle commence à l'article 110, page 51.

La première section contient les dispositions relatives aux tarifs, aux contrats confidentiels, à l'accès aux lignes de transporteurs concurrents et à ce qu'on appelle les obligations des transporteurs publics, c'est-à-dire l'obligation pour un chemin de fer de fournir des services à ses clients. Ce sont les sujets généraux traités dans cette section et je les examinerai séparément après les avoir décrits de façon générale.

La seconde section porte sur les lignes de chemin de fer. Elle renferme essentiellement des dispositions sur la cession de lignes de chemin de fer entre sociétés ou sur l'abandon d'embranchements par des sociétés qui désirent abandonner le service.

Avant d'aborder la question des tarifs, il faudrait premièrement la remplacer dans le contexte. La réglementation du transport ferroviaire des marchandises a été fortement réduite il y a vingt ans, lors de l'adoption de la loi en 1967. Cette loi a été promulguée par suite de la commission royale présidée par

[Text]

unduly hampered in their competition with the trucking firms because of the extreme degree of regulation they faced in those days, especially rate regulation. It was therefore recommended that they not have that degree of rate regulation and indeed they were set free to virtually set whatever rates they liked, subject to certain very limited conditions.

There was a power to appeal on the basis that a rate was prejudicial to public interest, but that particular provision proved to be very cumbersome, very lengthy and not very satisfactory to most shippers.

The other requirement was a rate floor. Their rates had to be compensatory; they could not set below compensatory. This was at the insistence of the trucking industry, which was afraid that if railways were allowed to set non-compensatory rates they would put the trucking companies out of business.

Subject to that, however, they were virtually allowed to set whatever rates they chose. That system worked very well where there was competition. Wherever there was trucking competition particularly, that system worked very well.

However, since 1967 there was extreme growth in particularly the bulk resource industry in Canada and that industry is by and large captive to rail, and captive to one rail line because of its location. Therefore, I am sure you are going to hear during the course of your hearings from many shippers who would count themselves in that category. In other words, it is not economically feasible for them to ship by any mode other than rail and they only have one railway available. Those shippers have complained for some considerable length of time, starting back in about the mid-1970s, that they were not fairly treated under the existing legislation. You will see in this legislation certain measures to recreate that balance.

However, the 1967 system did work well and indeed the Americans eventually copied us in 1980 by allowing their railways to do much the same thing, because their railway industry was in such a terrible financial condition by then as opposed to ours, which was in relatively healthy condition. The Americans went beyond us, though, and allowed confidential contracts. Under the 1967 system the railway could set whatever rate it liked, but it had to set it in a public tariff so that the whole world knew what it was. The Americans went beyond us and introduced the concept of confidential contracts; Canadian railways have been asking since at least 1983 for the same right. It is not just Canadian railways, I should say; Canadian shippers as well have been very anxious to have that. As I stated last week when I was here, there are very few critics of confidential contracts in the United States in the rail industry because generally both shippers and carriers have benefited from that system.

So these provisions do several things when it comes to rates. They continue the provision that rates must be compensatory; you will find that in clauses 112 and 113. However, they allow for a sort of defence, if you like, by a railway company if a rate

[Traduction]

M. MacPherson qui a conclu que les chemins de fer étaient très défavorisés par rapport aux entreprises de camionnage, sous l'angle de la concurrence, à cause de la très forte réglementation à laquelle ils étaient assujettis, notamment sur le plan des prix. Il a donc été recommandé d'assouplir la réglementation des prix, de sorte que les sociétés ferroviaires sont devenues libres de fixer les prix qu'elles voulaient, sous réserve de certaines conditions minimales.

La loi prévoyait un mécanisme d'appel lorsque le prix était jugé préjudiciable à l'intérêt public, mais les dispositions pertinentes se sont avérées très inconfortables, très longues et plutôt insatisfaisantes pour la plupart des transporteurs.

L'autre exigence prenait la forme d'un seuil de prix. Les prix devaient être compensatoires; ils ne pouvaient être fixés à un niveau inférieur à ce seuil. Cela s'est fait à la demande de l'industrie du camionnage qui craignait que, si les chemins de fer étaient autorisés à établir des prix non compensatoires, ils mettraient les entreprises de camionnage en faillite.

À part cela, ils étaient autorisés à établir les prix à leur guise. C'est un système qui fonctionnait très bien s'il y avait de la concurrence, notamment de la part des entreprises de camionnage.

Depuis 1967, toutefois, le secteur des ressources connaît une croissance exceptionnelle, et ce secteur est captif du transport par chemin de fer, souvent même d'une seule société ferroviaire. Je suis donc convaincu que plusieurs expéditeurs qui se retrouvent dans cette catégorie vous parleront de ce problème au cours de vos audiences. Ils vous diront qu'il n'est pas rentable pour eux de faire leurs expéditions par un autre mode que le chemin de fer et qu'une seule société ferroviaire dessert leurs installations d'exploitation. Ces expéditeurs se plaignent depuis longtemps, soit depuis le milieu des années soixante-dix, qu'ils ne jouissent pas d'un traitement équitable en vertu des lois en vigueur. Le projet contient quelques dispositions par lesquelles on tente de rétablir un certain équilibre.

Il faut néanmoins reconnaître que le système établi en 1967 a bien fonctionné et a même incité les Américains à le copier en permettant, en 1980, à leurs sociétés ferroviaires de faire la même chose, car la situation financière des chemins de fer américains était très précaire, alors que, chez nous, elle est assez bonne. Les Américains sont cependant allés plus loin que nous et ont autorisé la négociation de contrats confidentiels. En vertu de la loi de 1967, la société ferroviaire pouvait établir les prix à sa guise, mais elle était tenue de publier ses tarifs pour que tous les connaissent. Les Américains sont allés plus loin et ont introduit la motion de contrat confidentiel. Depuis 1983, les sociétés ferroviaires canadiennes réclament le même droit. Elles ne sont d'ailleurs pas seules à la demander, car les expéditeurs canadiens le réclament eux aussi. Comme je le soulignais lors de mon témoignage de la semaine dernière, les contrats confidentiels font l'objet de peu de critiques dans le secteur ferroviaire des États-Unis, car, dans l'ensemble, les expéditeurs comme les transporteurs en profitent.

Donc ces dispositions comportent plusieurs éléments. Elles continuent à exiger que les prix soient compensatoires; c'est ce que l'on trouve aux articles 112 et 113. Toutefois, elles permettent en quelque sorte à une compagnie de chemin de fer de se

[Text]

is found to be non-compensatory. The agency will not disallow it. If you look at paragraph 113.(5)(b), they shall determine whether the rate is compensatory, and:

where the Agency determines that the rate is not compensatory, unless the company establishes to the satisfaction of the Agency that the rate does not have the effect or tendency of substantially lessening competition or significantly harming a competitor and was not designed to have that effect, make an order disallowing that rate

The reason for that provision is that it was argued by several parties that if you have a non-compensatory rate that was not hurting anyone, was not harming competition, why should the law insist that it go up? That certainly is a fairly logical, common sense type of argument.

The people that argue that rates should be compensatory will be a competitor. Indeed, the only cases that have arisen—the one most recently had to do with Atlantic Container Express complaining about certain CN rates—were competitors who were arguing that they would be unfairly disadvantaged. So if there is no competitor that is being hurt, and the shipper is benefiting from a lower rate And the reason for that is not because the railway is giving away service; it may be because it is trying to develop a new market and it is prepared to give a break on the rate for six months or a year because it feels it is going to gain more business. There is always a valid business reason behind that particular reason. So that continues this provision, but it does modify it by making it a little more flexible.

As I stated before, in terms of railway tariffs, railways will have to continue to publish tariffs. If a shipper wishes to ship by a public tariff they will not be required to file all those tariffs with the agency, but they will have to publish them. They will have to file tariffs upon which subsidies are based, such as the Western Grain Transportation Act subsidies, the Maritime Freight Rates Act subsidies, or the At and East flour rate subsidies. That is purely for the purpose of subsidy administration: the agency has to know what the rates are.

Clause 120 introduces the confidential contracts provisions. That allows the railway and a shipper to enter into a confidential contract, but puts certain restrictions on that. The contract must be filed with the agency and a summary must be published of it. The reason for those are there was some concerns in certain parts of the country, particularly initially in Atlantic Canada, that they might be disadvantaged by confidential contracts. So certain safeguards, if you like, have been put in, such as publication of summaries, the fact that the agency will have confidential contracts in its possession and therefore be in a position to monitor it from a four-year review perspective, or to use it in the resolution of a public interest investigation. There is a provision to allow a shipper who feels it has been unduly

[Traduction]

défendre lorsqu'un prix est jugé non compensatoire. Le prix peut donc ne pas être rejeté. Comme on peut le voir à l'alinéa 113.(5)(b), l'Office détermine si le prix visé par la plainte est compensatoire et,

s'il détermine qu'il n'est pas compensatoire, il rejette le prix par arrêté, sauf si la compagnie le convainc que le prix n'a pas l'effet, immédiat ou éventuel, de réduire la concurrence ou de nuire sensiblement à un concurrent et qu'il ne devait pas avoir un tel effet.

La raison d'être d'une telle disposition est que plusieurs parties ont avancé que la loi ne devrait pas faire en sorte qu'un prix non compensatoire soit haussé si ce dernier ne nuit à personne et ne fait pas entrave à la concurrence. On conviendra que ce genre d'argument est plutôt logique et sensé.

Les gens qui soutiennent que les prix doivent être compensatoires sont des concurrents. De fait, les seuls par qui se sont produits—comme les plaintes formulées récemment par Atlantic Container Express au sujet de certains prix du CN—concernaient des concurrents se disant injustement désavantagés. Alors, si aucun concurrent n'est touché et que l'expéditeur bénéficie d'un prix plus bas Et ce n'est pas parce que la compagnie de chemin de fer fait cadeau de ses services; c'est peut-être parce qu'elle essaie de développer un nouveau marché et qu'elle est prête à baisser ses prix pour une période de six mois à un an afin de pouvoir obtenir ainsi davantage de contrats. Ce genre de décision n'est jamais prise sans un motif commercial bien précis. Par conséquent, la disposition relative aux prix compensatoires est maintenue, mais elle a été modifiée de façon à la rendre un plus souple.

Comme je l'ai déjà précisé, les chemins de fer devront continuer à publier leurs tarifs. Lorsque les expéditeurs souhaitent que leurs marchandises soient expédiées en vertu d'un tarif public, les sociétés ferroviaires ne sont pas tenues de déposer la liste de ces tarifs auprès de l'Office, mais elles devront les publier. Cependant, les tarifs applicables aux expéditions admissibles à une subvention, notamment les subventions accordées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les subventions en vertu de la Loi sur le taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les subventions au transport de la farine dans l'Atlantique et dans l'Est, devront être déposés auprès de l'Office. Cette exigence a seulement pour objet de faciliter l'administration des programmes de subventions: l'organisme doit être informé des prix.

L'article 120 présente les dispositions relatives aux contrats confidentiels. Cette clause permet à une compagnie de chemin de fer et à un expéditeur de conclure un contrat confidentiel, mais impose certaines restrictions. Le contrat doit être déposé auprès de l'Office, et un résumé doit en être publié. Ces conditions découlent de préoccupations manifestées dans certaines parties du pays, au début surtout dans la région de l'Atlantique, au sujet des désavantages possibles des contrats confidentiels. C'est pourquoi on a prévu certaines garanties, si vous me permettez l'expression, telles que la publication d'un résumé et le fait que l'Office aura ces contrats confidentiels en sa possession et qu'il sera donc en mesure de s'en servir dans le cadre du réexamen de la réglementation ferroviaire prévu dans quatre

[Text]

prejudiced by a confidential contract to complain to the agency under those provisions. So there have been certain protections put in there as a result of those concerns expressed by certain parties.

The next part of the bill deals with agreed charges. Agreed charges basically have existed since 1938. They are going down significantly and we have fewer and fewer of them—I think we are down to only 87 existing; but they are used in certain parts of the country, in particular Atlantic Canada, so the provisions for having them are continued if shippers and carriers still want to enter into them.

There are provisions continued for setting joint tariffs; that is, where products have to move over two railways to meet at a location the two railways can publish a joint tariff together, and they can be forced to publish a joint tariff if they do not choose to do so. Those provisions I should say exist in the current act, and I am not aware of any time when we have ever had to force the railways to publish a rate. They normally want to do that in their own business interests, but there are provisions there if they did not want to do that.

Starting in clause 134, we will have one clause that has caused considerable controversy, or a series of clauses, and that is the provisions to do with competitive line rates.

A competitive line rate is essentially a means of bringing competition to a shipper who otherwise has no competition. For example, a bulk resource shipper located many miles from another railway takes the rate his host railway gives him or he does not move his product. He has no other viable option for moving his product.

In some cases there might be a shorter route. He might be able to get to where he wants to go by changing railways halfway through his route, getting to the location faster and by a shorter route, presumably at less cost. However, the railways always want the long haul because they get the biggest return. Therefore, a railway will normally set a very high price if a shipper wants to change carriers to some place where it can take the product.

The competitive line rate provisions basically say this cannot happen, because a shipper will be entitled to get a rate based on what the railway is charging other shippers at competitive points; that is, other shippers of similar products where there is a choice of railway. It is not a rate regulated in the sense of a base rate of return. It would be an average, if you like, of rates set by the railway itself under a competitive situation.

[Traduction]

ans ou pour les besoins d'une enquête d'intérêt public. Il existe une disposition qui permet à un expéditeur qui se sent injustement lésé par un contrat confidentiel de déposer une plainte auprès de l'Office. Par conséquent, un certain nombre de protections ont été prévues à cause des préoccupations exprimées par certaines parties.

La partie suivante du projet de loi porte sur les prix convenus. Dans l'ensemble, les prix convenus existent depuis 1938. De tels accords ont nettement diminué et on en compte de moins en moins—je pense que seulement 87 sont encore en vigueur; cependant, comme ils sont encore utilisés dans certaines parties du pays, en particulier dans la région de l'Atlantique, les dispositions relatives à ces accords sont maintenues afin que les expéditeurs et les transporteurs qui le désirent puissent continuer à les conclure.

Le projet de loi maintient les dispositions relatives à l'établissement de tarifs communs c'est-à-dire, lorsque des marchandises sont transportées jusqu'à destination sur un parcours exploité par deux compagnies de chemin de fer, les deux compagnies peuvent publier un tarif commun; elles peuvent même être forcées de le faire si elles ne s'entendent pas à ce sujet. Je dois dire que ces dispositions existent dans la loi actuelle et, à ma connaissance, il n'est jamais arrivé qu'on ait à ordonner aux compagnies de publier un tarif. Habituellement, elles le font dans leurs propres intérêts, mais les dispositions sont là en cas de refus de leur part.

Avec l'article 134, nous nous retrouvons avec une clause et même avec une série de clauses qui ont suscité une vive controverse, c'est-à-dire les dispositions touchant les prix de ligne concurrentiels.

Essentiellement, un prix de ligne concurrentiel est une façon de soumettre un expéditeur à une concurrence qu'il n'aurait pas autrement. Par exemple, un expéditeur de marchandises en vrac situé à de nombreux milles de distance de tout autre chemin de fer doit accepter le prix que lui fixe la compagnie de chemin de fer locale, sans quoi il ne peut faire transporter ses produits. Il n'a aucune autre option viable de transport de ses marchandises.

Dans d'autres cas, l'expéditeur pourrait utiliser une route plus courte. Il serait capable de se rendre là où il veut aller en changeant de ligne à mi-chemin, parvenant ainsi plus rapidement et plus directement à destination, et sans doute à moindre coût. Cependant, les sociétés préfèrent toujours la distance la plus longue à cause du plus haut rendement. Par conséquent, une compagnie de chemin de fer fixe normalement un prix très élevé à un expéditeur qui veut changer de transporteur à un endroit quelconque du parcours.

En gros, les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels empêchent ce genre de choses de se produire, parce que l'expéditeur a droit à un prix fixé en fonction de ce que la compagnie de chemin de fer exige d'autres expéditeurs, à un lieu où la concurrence s'exerce, c'est-à-dire d'expéditeurs de produits similaires pouvant choisir un autre chemin de fer. Il ne s'agit pas d'une réglementation des prix au sens de l'établissement d'un taux de rendement de base. Ce serait plutôt une moyenne des prix que la compagnie de chemin de fer elle-même fixe en situation de concurrence.

[Text]

This was done deliberately and set out in the act because there was not an intent to return to rate regulation. All that is wanted is to mimic the conditions competition would insert if there were competition there.

The railways have basically argued—and I will not attempt to repeat their arguments, since I am sure they will make them for you tomorrow—against these provisions, claiming they will harm the financial viability of Canadian railways. We do not believe that is true. We believe Canadian railways can compete effectively and indeed all the evidence would suggest they are among the most efficient, certainly in North America and probably in the world, at bulk rail transport. However, if the worst fears of the railways were to become true, there has been a provision added by the House standing committee allowing for suspension of these provisions.

If you look at clause 143, it has been put in specifically to recognize the concerns raised by the railways. The clause states:

Where, as a result of a review conducted pursuant to section 266 or 267,

—those are statutorily required reviews conducted by the agency each year and after four years by a body appointed by the Governor in Council—

it is found . . . that the financial viability of Canadian railway companies has been seriously affected by the operation of sections 134 to 142,

—which are the competitive line rate sections—

the Governor in Council may, by order, suspend the operation of those sections, either entirely or with respect to such kinds of traffic as specified in the order, whereupon those sections cease to be in force

That was put in as a result of the railways arguing it was not sufficient to wait until the end of the four-year review, when there will be a review and presumably amendments made to the act if required. They argued that was waiting too long; there had to be a provision to act much quicker than that if their financial viability is harmed. This section would allow that to occur.

The next part goes on to deal with the common carrier obligations requiring that railways accept and deliver traffic offered to them. They cannot refuse to accept traffic. These provisions allow a railway company and a shipper to modify those conditions if they both agree. For example, it is normally considered part of the common carrier obligations that the railways provide the cars for transporting traffic. Sometimes it is to their mutual benefit for the shipper to provide the cars, and this allows for that.

[Traduction]

Le décision d'intégrer ces dispositions dans la loi a été délibérée, puisqu'on voulait éviter d'avoir à revenir à une réglementation des prix. Tout ce que l'on veut, c'est reproduire les conditions qui existeraient s'il y avait concurrence.

Dans l'ensemble, les sociétés ferroviaires se sont opposées—et je n'essayerais pas de répéter leurs arguments étant donné que je suis certaine qu'elles le feront pour vous demain—à ces dispositions, alléguant qu'elles pourraient nuire à la viabilité financière des chemins de fer canadiens. À notre avis, leurs craintes ne sont pas fondées. Nous croyons que les sociétés ferroviaires canadiennes peuvent soutenir adéquatement la concurrence et les faits semblent même prouver que, dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises en vrac, elles se situent parmi les plus efficaces en Amérique du Nord et probablement aussi au monde. Toutefois, si les pires craintes des sociétés ferroviaires devaient se réaliser, le comité permanent de la Chambre a prévu d'ajouter une clause établissant la suppression de ces dispositions.

Si vous regardez l'article 143, vous pouvez voir qu'il répond spécifiquement aux préoccupations des sociétés ferroviaires. Il y est stipulé que:

Si, à la suite de l'examen prévu aux articles 266 ou 267,

—il s'agit des examens prévus par la loi que l'Office doit effectuer chaque année et que des membres nommés spécialement par le gouverneur en conseil doivent entreprendre au bout d'une période de quatre ans—

il est conclu . . . que la rentabilité de compagnies de chemin de fer canadiennes est sérieusement compromise par l'application des articles 134 à 142,

—les articles concernant les prix de ligne concurrentiels—

le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre l'application de ces articles totalement ou relativement aux marchandises qui y sont spécifiées; à la date du décret, ces articles cessent d'être en vigueur.

On a décidé d'introduire ces dispositions dans la loi parce que les sociétés ferroviaires ont soutenu qu'il n'était pas suffisant d'attendre la fin de la période de quatre ans, au moment où les résultats du rapport d'examen seront déposés et où des modifications pourraient être apportées à la loi, au besoin. Selon elles, ce serait attendre trop longtemps; une disposition devait être prévue pour que des mesures puissent être prises plus rapidement advenant que leur viabilité financière soit menacée. C'est là l'objet de cet article.

Le partie suivante du projet de loi porte sur les obligations des transporteurs publics, les chemins de fer devant assurer le transport des marchandises qui leur sont confiées. Les compagnies ne peuvent refuser d'acheminer les marchandises. Cependant, ces conditions peuvent être modifiées par un commun accord entre une compagnie de chemin de fer et un expéditeur. Par exemple, il entre habituellement dans les obligations des transporteurs publics de fournir le matériel roulant nécessaire au transport des marchandises. Parfois, il est à l'avantage des deux parties que l'expéditeur fournisse les wagons, et c'est ce que la loi autorise.

[Text]

There is also provisions for what is called interswitching. Those provisions start in clause 152, and this has existed in Canada since about 1908. There is a provision requiring railways within four miles of an interchange to accept traffic to move to another railway. In other words, it provides competition within that limit.

The four-mile limit was set in 1908 based on the size of the city of London, Ontario, at that time, and since that time there has been no modification. It is still based on the size of the city of London in 1908. In the meantime, urban areas have of course grown significantly. The distance is increased in the bill and the rate is required to be updated regularly. The rate has been the same since the early 1950s, and everyone recognizes that it does not adequately compensate the railway providing the service. Both of those changes have been put in the bill.

The last clause I will just mention in Division I has to do with a power that was again added by the House committee enabling the Governor in Council to take such action as it considers appropriate if another country is engaging in unfair discriminatory or restrictive practices with respect to Canadian carriers. I should say that with regard to railways "another country" can only be the United States. We do not have railways between any others. There is no suggestion that it is occurring at the present time. Canadian railways operating in the United States together constitute the seventh largest American railway. Canadian railways have very large and extensive operations in the United States, and they are indeed treated the same as any American railway. This provision is similar to one in the trucking legislation. In case there should be some problem in the future, there will be some provision for doing something.

I think that is all I will say with regard to Division I. Perhaps I could just cover Division II and do all the railway part, and then if you have any questions about the railway provisions, I will be pleased to answer them.

With regard to railway lines, a number of provisions have been made to attempt to make these generally more workable. Right now, before a railway can abandon any piece of line, it must have approval of the Canadian Transport Commission. With regard to branch lines, it cannot abandon any line unless it can prove it to be uneconomic. This covers any portion of a branch line as well as the whole branch line. That has caused a couple of practical problems in the past where all have agreed that a portion or a particular part of a branch line or branch lines should go although it was not losing money. Legally, it cannot be abandoned.

[Traduction]

Il existe aussi des dispositions pour ce que l'on appelle les interconnexions. Ces dispositions commencent avec l'article 152. Les interconnexions existent au Canada depuis environ 1908. Une de ces dispositions obligent une compagnie de chemin de fer située à moins de quatre milles d'un lieu de correspondance à accepter que les marchandises soient transférées sur un autre chemin de fer. En d'autres termes, la concurrence peut s'exercer à l'intérieur de cette limite.

La limite de quatre milles a été établie en 1908 en fonction de la taille qu'avait à cette époque la ville de London en Ontario; elle n'a jamais été modifiée depuis. Elle est toujours fondée sur la taille de la ville de London en 1908. Bien sûr, dans l'intervalle, les centres urbains se sont beaucoup développés. Dans le projet de loi, la distance est augmentée et le prix doit être soumis à une mise à jour périodique. Le prix est le même depuis le début des années 50 et tous reconnaissent qu'il ne dédommage pas convenablement le chemin de fer qui offre le service. Ces deux changements ont été introduits dans le projet de loi.

Le dernier article de la Section I dont j'aimerais vous parler brièvement concerne un pouvoir qui a été une fois de plus ajouté par le comité de la Chambre pour permettre au gouverneur en conseil de prendre les mesures qu'il juge indiquées s'il constate qu'un autre pays s'adonne à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit de transporteurs canadiens. J'aimerais préciser qu'en ce qui concerne les chemins de fer «un autre pays» peut seulement être les États-Unis. Nous ne sommes reliés par chemin de fer à aucun autre pays. Rien n'indique que c'est ce qui se passe à l'heure actuelle. Ensemble, les chemins de fer canadiens exploités aux États-Unis constituent le septième plus grand chemin de fer américain. Les chemins de fer canadiens exercent de nombreuses activités un peu partout aux États-Unis; de fait, ils sont traités comme tout chemin de fer américain. Cette disposition s'apparente à celle que l'on trouve dans la législation sur le camionnage. Si quelque problème devait se produire dans l'avenir, on aura prévu de faire quelque chose.

Je pense que je n'ai plus rien à ajouter au sujet de la Section I. Si vous me le permettez, je pourrais passer en revue la Section II pour en finir avec la question du transport ferroviaire et, ensuite, si vous avez des questions au sujet des dispositions relatives aux chemins de fer, je serai heureuse d'y répondre.

Concernant les lignes de chemin de fer, un certain nombre de dispositions ont été élaborées en vue d'en accroître l'efficacité de façon générale. Présentement, une compagnie de chemin de fer ne peut abandonner un tronçon d'une ligne sans avoir obtenu au préalable l'autorisation de la Commission canadienne des transports. Quant aux embranchements, aucun ne peut être abandonné à moins que l'on puisse prouver sa non-rentabilité. Cela s'applique à tout tronçon d'un embranchement ainsi qu'à un embranchement complet. Quelques problèmes pratiques se sont posés dans le passé lorsque tous étaient favorables à l'abandon d'un tronçon ou d'une partie quelconque d'un embranchement ou de plusieurs embranchements, même en l'absence de perte d'argent. Un tel abandon ne pouvait se faire légalement.

[Text]

I suspect that in the past nobody has inquired too deeply. I think the parties have all just agreed to abandon it and to ignore the law. I do not know that for a fact, but I suspect, practical people being what they are, they probably have. It is not a very satisfactory situation in the law, and this bill corrects that. It allows railways to apply to abandon any piece of track they feel it is no longer appropriate for them to continue to operate from a business perspective.

However, it puts restrictions on that. It requires the agency to agree to the abandonment application if the line is uneconomic and has no reasonable prospect of ever being economic. However, there is a saving clause in that the Governor in Council can save such a line, because it is recognized that some such lines may indeed be necessary for a large region of the country or for shippers who have no alternative. The Governor in Council can step in and save such a line, provided the government is prepared to continue to pay a subsidy to the railway to operate it. If a line has some prospect of being economic or is indeed economic, then the agency considers a series of criteria, public interest criteria, to determine whether or not it should be abandoned.

Those are the changes it makes to the abandonment criteria. But probably more importantly, it has added some options to abandonment. At the present time I think there are lines on which everyone would agree we are spending money, federal money, which is of not much use, but the only way in which money can be conveyed is through a subsidy to a losing line.

This act provides for the Governor in Council instead to spend those moneys on perhaps helping a province to upgrade a highway so that it is an all-weather highway so that shippers then would have a facility that was better than the disintegrating rail line. Right now the government has no option to do that, to spend money in that way. Or it may indeed spend some money and enter into an agreement with a shipper to help the shipper convert its facilities to truck instead of continuing to support a branch line.

It offers some options there. It does not require it, but it offers some options for spending money in different ways. It also offers the options of conveyance of branch lines to short line companies. This has been quite successful in the United States, but not in all cases.

If you do not have any traffic, no one is going to make a go of it, even a short-line company. But there are circumstances in which a short line or a small railway company can offer a better service and is in a better position to provide this service than is a major national company. This act provides for provisions that will allow it to happen, either before an abandon-

[Traduction]

J'ai dans l'idée que personne n'a jamais mené d'enquête vraiment approfondie à ce sujet. Je pense que les parties ont tout simplement convenu d'abandonner ces tronçons ou embranchements en ignorant la loi. Je n'ai aucune preuve, mais je me doute bien que c'est ce qu'ils ont fait, en gens pratiques qu'ils sont. Ce projet de loi remédie à une telle situation qui ne peut être jugée très satisfaisante. Les compagnies de chemin de fer sont autorisées à présenter une demande d'abandon pour tout tronçon qu'elles estiment inutile de continuer à exploiter pour des raisons commerciales.

Il apporte cependant certaines restrictions. Avant d'approuver la demande d'abandon, l'Office doit déterminer que l'embranchement ou le tronçon n'est pas rentable et qu'il n'a aucune chance de le devenir dans un avenir prévisible. Toutefois, il existe une clause de sauvegarde permettant au gouverneur en conseil de maintenir l'embranchement, car il est reconnu que l'abandon de certains embranchements pourrait avoir des répercussions importantes sur une vaste région du Canada ou pour les expéditeurs qui n'ont d'autre choix. Le gouverneur en conseil peut intervenir et sauver de l'abandon un embranchement ou un tronçon quelconque, pourvu que l'État soit prêt à continuer à verser une subvention à la compagnie exploitante. Lorsque l'embranchement ou le tronçon est rentable ou est susceptible de le devenir, l'Office s'appuie sur une série de critères d'intérêt public pour déterminer s'il doit ou non être abandonné.

Ce sont-là les changements apportés aux conditions d'abandon. Mais ce qui est encore plus important, c'est que le projet de loi offre des options de rechange à l'abandon. À l'heure actuelle, il existe des lignes pour lesquelles tous reconnaissent qu'on dépense de l'argent, de l'argent provenant des fonds fédéraux, qui ne sert pas à grand-chose, mais la seule façon dont l'argent peut actuellement être investi est sous forme de subvention versée à une ligne déficitaire.

À la place, la présente loi offre au gouverneur en conseil la possibilité d'affecter cet argent à d'autres fins, comme par exemple pour aider une province à améliorer une route de façon à ce qu'elle soit praticable en tout temps et à ce que les expéditeurs bénéficient ainsi d'un service supérieur à celui d'un chemin de fer en voie de désintégration. Présentement, le gouvernement ne dispose pas d'une telle option; il ne peut dépenser l'argent de cette façon. Au lieu de continuer à financer un embranchement, le gouvernement peut aussi décider de conclure un accord avec un expéditeur pour l'aider à convertir ses installations au transport routier.

Le projet de loi offre donc certains choix. Il ne les impose pas, mais permet que l'argent soit dépensé de façon différente. Une autre possibilité qui est prévue est la cession d'un embranchement à une entreprise de transport sur courtes distances. Cela s'est révélé assez efficace aux États-Unis, mais pas dans tous les cas.

S'il n'existe aucun trafic, la réussite n'est assurée pour personne, même pour une entreprise de transport sur courtes distances. Mais il y a des cas où une entreprise de transport sur courtes distances ou une petite société ferroviaire peut offrir un meilleur service et est mieux placée pour offrir ce service qu'une grande société nationale. La présente loi permet ce

[Text]

ment application is ever made or during the abandonment application. There are also provisions to ensure where there is VIA service involved, either VIA can take over the line or whoever takes over the line must continue to operate the VIA service or to allow the VIA service to operate in the same manner.

Senator Macdonald: If you are going to build a highway to replace, as you say, a disintegrating railway line, how do you get the money to the province? How do you do it?

Ms. Bloodworth: Clause 175 allows the Minister to enter into an agreement to provide money. There is a cap on the amount of money. It is money for up to five years' worth of subsidy basically. If the Minister does it, then the line must be abandoned. So you do not get the money on both sides.

I must say there have been a number of cases where all parties, including shippers and provinces, if you really ask them, will say that you probably could get better service overall if we had a good highway but that the highway does not support all-weather service or does not support trucks of a given weight.

There is no mechanism for the federal government to give money for it at the moment. Clause 175 provides a mechanism for the government to provide such money and to benefit the federal government, rather than to continue to spend money on a branch line, which probably is not providing very good service to begin with.

I think I have probably covered all of the rail provisions. I do not know whether there are any questions on any part of it. If there are, I would be pleased to try to answer them.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I am not ready on this. It is very complicated. But one thing occurs to me. We talk about market forces and competition and those seem to be lively concepts when we talk about air transportation. But there is no mention in here of rail passenger service. Has rail passenger service disappeared from this level of discourse within the market?

I know VIA Rail exists; at least I am told it exists. But assuming it exists, does it cover off the competition with the airlines and the buses as far as the Department of Transport is concerned?

Ms. Bloodworth: You are quite correct, senator, this legislation does not govern rail transportation. Within the rail mode there is not any competition, as a matter of fact, in rail passenger. There is only VIA. There are a few other examples, but they do not exist where VIA does. So there is no competition within the mode. There is certainly competition between VIA and buses and perhaps between VIA and air, although I think it is perhaps to a lesser degree.

[Traduction]

genre de cession, soit avant même que la demande d'abandon soit présentée ou dans le cadre de son étude. Des dispositions ont aussi été prises lorsqu'un service voyageurs de VIA Rail est offert sur l'embranchement, de façon à assurer que VIA Rail puisse récupérer, ou que toute compagnie acquérant l'embranchement continue à exploiter le service ou encore pour que le service de VIA Rail puisse continuer à être exploité de la même manière.

Le sénateur Macdonald: Si on décide de construire une route pour remplacer, comme vous avez dit, une ligne de chemin de fer en voie de désintégration, comment la province obtient-elle l'argent? Comment faites-vous?

Mme Bloodworth: L'article 175 autorise le ministre à conclure un accord pour fournir l'argent. Il y a un plafond au montant fourni. En gros, c'est l'équivalent d'une subvention d'exploitation accordée pour un maximum de cinq années. Si le ministre choisit cette solution, alors l'exploitation de l'embranchement doit être abandonnée. L'argent ne vient donc pas des deux côtés.

Je dois dire qu'il y a eu certains cas où toutes les parties, y compris les expéditeurs et les gouvernements provinciaux, si vous leur demandiez vraiment, disaient qu'on aurait probablement un meilleur service, dans l'ensemble, avec une bonne route, mais que les routes ne sont pas praticables en tout temps ou encore ne peuvent accommoder des camions d'un poids donné.

Il n'existe en ce moment aucun mécanisme qui permet au gouvernement fédéral de donner de l'argent. L'article 175 offre au gouvernement fédéral un mécanisme lui permettant de fournir cet argent et d'en tirer un meilleur profit que s'il continuait à le dépenser sur un embranchement dont le service n'est sans doute pas très bon de prime abord.

Je pense avoir fait le tour de toutes les dispositions relatives aux chemins de fer. Si vous avez des questions, il me fera plaisir d'essayer d'y répondre.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait prêt. Tout cela est très compliqué. Mais il y a une chose qui me frappe. Nous parlons de forces du marché et de concurrence qui semblent être des notions bien concrètes quand il est question de transport aérien. Mais il n'est fait ici aucune mention des services voyageurs. Est-ce parce que les services voyageurs sont disparus du marché qu'on les écarte ainsi de la discussion?

Je sais que VIA Rail existe; du moins on me dit qu'elle existe. Et en supposant qu'elle existe, en autant que le ministère des Transports est concerné, qu'en est-il de la concurrence avec les lignes aériennes et les autocars?

Mme Bloodworth: Vous avez tout à fait raison, monsieur le sénateur, la présente loi ne régit pas le transport ferroviaire des voyageurs. De fait, il n'y a pas de concurrence dans ce service à l'intérieur du transport ferroviaire. Il y a seulement VIA. Il y a bien quelques autres exemples, mais jamais dans les régions desservies par VIA. Il n'y a donc pas de concurrence dans ce mode de transport. Il y a certainement de la concurrence entre VIA et les compagnies de transport par autocar et peut-être

[Text]

Senator Stewart: Some time ago, Mr. Chairman, you will remember this committee was told by representatives of VIA that they got a very hard time from the railway companies over whose lines they had run, that their passenger trains were put on the sidings while the freight trains rumbled through, and that generally speaking the facilities were not kept up with an eye to providing good rail passenger service through VIA Rail.

Am I correct in assuming from this bill the Government of Canada is covertly saying that rail lines are one thing but that rail passenger service is something quite different? It is fine if rail passenger service happens to survive in this environment, but we are making no requirement on the railway companies to assure that their lines and their facilities are suitable for the provision through another company of rail passenger service?

Ms. Bloodworth: No. With respect, senator, I do not think that is correct. The existing orders with regard to VIA services all require both CP and VIA or CN and VIA to be responsible for providing the passenger train service, and that has certainly been consistently the attitude of the Canadian Transport Commission and nothing in this law will change the legal requirement that indeed, CP legally is responsible for providing the service as much as VIA is, and that will not be changed by this law.

Now, there was tabled in Parliament a national rail passenger transportation act in the previous session of Parliament. That has not been retabled and I cannot really answer. I am not the appropriate person to answer why that is, but VIA is not dealt with in here and VIA does not have a separate act of its own at the present time, but there are still provisions in the railway act that will continue to apply to VIA and its passenger service. They will not be allowed, for example, to discontinue passenger service without approval; but that is in the railway act, not in this act.

Senator Stewart: VIA will not be allowed.

Ms. Bloodworth: No.

Senator Stewart: Yes, but VIA complains—and the chairman remembers this very, very well—VIA complains that its position is virtually an impossible one. It is required to provide passenger service, and not only does it not have money for good rolling stock, which is one thing—an irrelevant thing, perhaps, in the present discussion—but that it gets very almost hostile treatment from the railway companies over whose lines VIA must operate; as I said, the trains are put on the sidings, the railway stations are not maintained properly, and so on. We heard the whole litany of complaint. Yet this bill seems to be designed to help the railway companies, to some extent—railways companies which according to VIA are not acting as very good railway citizens.

[Traduction]

aussi entre VIA et les compagnies aériennes, bien que sans doute dans une moins grande mesure, à mon avis.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, vous vous rappelez que, il y a quelque temps, des représentants de VIA Rail sont venus dire à ce comité qu'ils ont beaucoup de problèmes avec les sociétés ferroviaires dont ils utilisent les lignes, que leurs voitures sont déplacées sur les voies d'évitement pour permettre le passage bruyant des trains de marchandises et que, de façon générale, les installations ne sont pas entretenues en fonction de la qualité du service voyageurs que VIA Rail doit offrir.

Est-ce que je me trompe en supposant, d'après ce projet de loi, que le gouvernement du Canada affirme implicitement que les lignes de chemins de fer sont une chose, mais que les services voyageurs sont quelque chose de bien différent? C'est tant mieux si les services voyageurs par chemin de fer réussissent à survivre dans ce contexte mais rien n'oblige dans la loi les sociétés ferroviaires à assurer que leurs lignes et leurs installations conviennent à une autre société de services voyageurs par chemin de fer?

Mme Bloodworth: Non. Sauf votre respect, monsieur le sénateur, je ne pense pas que cela soit vrai. Tous les règlements actuellement en vigueur concernant les services offerts par VIA Rail stipulent que tant CP et VIA Rail que le CN et VIA Rail sont tenus d'assurer le service voyageurs, et cela a sûrement toujours été le point de vue de la Commission canadienne des transports et rien dans cette loi ne modifiera l'obligation juridique pour le CP d'être tout autant responsable juridiquement que VIA Rail d'offrir le service.

Je vous rappelle qu'un projet de loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs a déjà été déposé à la session précédente du Parlement. Ce projet de loi n'a pas été déposé de nouveau et je ne peux réellement pas répondre. Je ne suis pas la bonne personne pour répondre à cela, mais il n'est pas question de Via Rail, ici et Via Rail n'a pas une loi pour elle toute seule à l'heure actuelle; cependant la loi sur les chemins de fer contient toujours des dispositions qui continuent de s'appliquer à Via Rail et à son service voyageurs. Par exemple, Via Rail ne peut pas discontinuer son service voyageurs sans approbation; cela est dans la loi sur les chemins de fer, mais pas dans cette loi.

Le sénateur Stewart: Via Rail n'aura pas le droit.

Mme Bloodworth: Non.

Le sénateur Stewart: Oui, mais Via Rail se plaint—et le président s'en rappelle très, très bien—d'être dans une situation presque impossible. Elle doit offrir un service voyageurs, et non seulement n'a-t-elle pas l'argent pour du bon matériel roulant, ce qui est déjà un point—qui n'a peut-être rien à voir avec la discussion actuelle—mais elle est aussi presque toujours très mal traitée par les autres sociétés ferroviaires dont elle doit exploiter les lignes. Comme je l'ai dit, les trains sont mis sur les voies de garage, les gares sont mal entretenues et ainsi de suite. Nous avons entendu toute la litanie des plaintes. Pourtant, ce projet de loi semble conçu pour aider les sociétés ferroviaires, dans une certaine mesure—qui d'après Via Rail n'assument pas leur responsabilité sociale.

[Text]

Ms. Bloodworth: I guess I am not going to defend CN or CP or VIA; I think they are perfectly capable of doing that themselves. I guess the only comment I would make is that I am not sure CN and CP would agree with that characterization of them by VIA.

But you are perfectly correct, senator; this act does not deal with that situation except to ensure that where VIA passenger service exists, there are provisions in this act, either requiring somebody who takes over that line to continue to allow the VIA service to run or to allow VIA itself to take over a line in cases where there is no freight left to operate it. And that, perhaps, may meet some of VIA's complaints, because they will be operating the service themselves and be able to run the line, giving themselves priority.

VIA is operated mostly on main lines, which are not going to be abandoned, so I am not sure that answers your question with regard to the main system of VIA. This is just not addressed in this bill.

Senator Stewart: That is right. You know, I can well understand why railway companies who have gotten out of the passenger business will say they are behaving most co-operatively insofar as VIA is concerned. The situation is a bit different with CP. They will say that, but of course market forces require them to run their heavy freight trains through and to build their lines to accommodate freight trains rather than passenger trains. That is what market forces cause them to do as good economic persons. That is just a comment, Mr. Chairman. I do not expect the witness to agree with me, although I am sure she does.

Ms. Bloodworth: Mr. Miller is here; perhaps he has a comment as well.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, we are going to be here for quite a while. Could we have a five-minute break, do you think? How long are we going on?

The Chairman: About half an hour.

Senator Macdonald: Oh, okay. I thought we were going much longer than that.

Mr. James R. Miller, Director General, Strategic Policy, Department of Transport: I will be very brief. I am no expert on the rail passenger side of things either, but I do know that from the department's perspective some progress is being made on the kinds of problems you cited between VIA and the two major railways in the country. In many of the cases the dispute is between two Crown corporations, VIA and CN, both of which the government controls.

In addition, VIA is getting into its own maintenance business. Some of the problems have revolved around VIA having

[Traduction]

Mme Bloodworth: Je n'irai pas défendre le CN, ni le CP, ni Via Rail; je pense que ces sociétés peuvent très bien se défendre toutes seules. Je dirai seulement que je ne suis pas sûre que le CN ou le CP soit d'accord avec ce portrait que fait d'eux Via Rail.

Mais vous avez parfaitement raison, monsieur le sénateur; cette loi ne traite pas cette question, sauf pour assurer que, dans les cas où VIA Rail offre un service voyageurs, il y ait des dispositions qui prévoient soit que quelqu'un prenne la relève sur cette ligne pour assurer le maintien du service offert précédemment par VIA Rail, soit que VIA Rail prenne elle-même la relève sur une ligne dans les cas où il n'y a plus d'autre compagnie pour exploiter la ligne en question. Et cela pourrait peut-être répondre à certaines des plaintes formulées par VIA Rail, parce qu'elle offrira alors elle-même le service, tout en exploitant elle-même la ligne et en pouvant fixer ses priorités.

VIA Rail roule surtout sur les lignes principales, qu'on n'abandonnera pas, de sorte que je ne suis pas sûre que cela réponde à votre question concernant le réseau principal de VIA Rail. Cette question n'est tout simplement pas examinée dans ce projet de loi.

Le sénateur Stewart: Vous avez raison. Vous savez, je peux très bien comprendre pourquoi les sociétés ferroviaires qui ont décidé de ne plus offrir de service voyageurs diront qu'elles agissent de la façon la plus coopérative qui soit dans la mesure où VIA Rail est concernée. La situation est légèrement différente dans le cas du CP. C'est ce qu'ils vous diront, mais bien entendu les forces du marché les obligent à continuer d'exploiter leurs gros trains de marchandises et à établir leurs lignes en fonction des trains de marchandises plutôt que des trains de voyageurs. C'est ce que les forces du marché les obligent à faire en tant que personnes cherchant à rentabiliser une entreprise. C'est juste un commentaire, monsieur le président. Je ne m'attends pas à ce que madame soit d'accord avec moi, mais je suis sûr qu'elle l'est.

Mme Bloodworth: M. Miller est ici; peut-être qu'il a aussi un commentaire à formuler.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, nous allons être ici encore assez longtemps. Pensez-vous que nous pourrions faire une pause de cinq minutes? Pour combien de temps en avons-nous encore?

Le président: Une demi-heure environ.

Le sénateur Macdonald: Très bien. Je pensais que nous en aurions pour beaucoup plus longtemps encore.

M. James R. Miller, directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports: Je serai très bref. Je ne suis pas un expert en service voyageurs, mais je sais que, du point de vue du ministère, certains progrès ont été réalisés pour trouver une solution aux genres de problèmes existant d'après ce que vous nous avez dit entre VIA Rail et les deux principales sociétés ferroviaires au pays. Dans bien des cas, ce sont les deux sociétés d'État, VIA Rail et le CN, qui sont toutes deux contrôlées par le gouvernement, qui ne sont pas d'accord entre elles.

En outre, VIA Rail va maintenant s'occuper elle-même de l'entretien de son propre matériel. Une partie du problème

[Text]

to buy maintenance of its equipment from the railways. In future that will no longer be the case, so there is another bit of the problem being dealt with in another way. As to whether we will ever again see a rail passenger services act such as was introduced in the last session of Parliament, I cannot say today.

Senator Stewart: What act was that?

Ms. Bloodworth: The National Rail Passenger Transportation Act was its name, I think.

Senator Stewart: That act was a companion piece for this bill, at least at one time, and it has been lost. That wing of the bird is gone.

Mr. Miller: I do not think it was ever conceived of as a companion to this. It was not dealt with in the *Freedom to Move* initiative, the white paper proposals that were tabled in July of 1985. It was rather seen as a separate initiative that would give a true legislative base to VIA as a Crown corporation.

Senator Stewart: My problem is that the bill before us deals to some extent with the movement of passengers by airlines and buses. Yet when we come to the rail mode, passengers seem to have missed the train.

Ms. Bloodworth: There is legislation governing them now.

Senator Stewart: Still, the situation is not satisfactory.

Ms. Bloodworth: Certainly VIA does not suggest that.

Senator Stewart: They are the customers of the rail companies.

Ms. Bloodworth: It is largely CN; the number of services run by CP are very few. Both CN and VIA are Crown corporations.

Senator Stewart: That is correct, and VIA will assert, with a fair amount of evidence, that over the years the cooperation it has received from its host has been minimal. In fact it is almost a suggestion that CN would like to see VIA disappear so that the freight could move unimpeded by these mere passengers.

Ms. Bloodworth: There is certainly no question that there have been problems between VIA and the operating railways. I do not think anyone would deny that. All I was trying to suggest is that there is a CN side to it as well. I am not trying to take sides with either, but CN would dispute some of what VIA alleges and VIA would dispute some of what CN alleges. I am not aware that VIA has any problem with this bill at all. In fact we have put some provisions in with regard to the transfers I talked about. We consulted with VIA when we did that. There is other legislation existing and there were some changes planned. That is all.

[Traduction]

vient du fait que VIA Rail doit payer les autres sociétés ferroviaires pour entretenir son matériel. Cela ne sera plus le cas à l'avenir, de sorte qu'une partie du problème se trouve ainsi réglée d'une autre façon. Quant à savoir si on ne verra plus jamais une autre loi sur les services voyageurs par chemin de fer comme celle qui a été présentée à la dernière session du Parlement, je n'en sais rien aujourd'hui.

Le sénateur Stewart: De quelle loi s'agit-il?

Mme Bloodworth: Elle s'appelait, je pense, la Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs.

Le sénateur Stewart: Cette loi devait être un complément de la loi dont il est question ici, au moins à un moment donné, et elle a été abandonnée. C'est un volet de la politique qu'on a perdu.

M. Miller: Je ne pense pas que ce projet de loi ait jamais été conçu pour servir de complément à la loi. Il n'en a jamais été question dans «Aller sans entraves», le livre blanc déposé en juillet 1985. On l'a plutôt considéré comme une mesure à part visant à servir de vraie base législative à VIA Rail comme société d'État.

Le sénateur Stewart: Le problème que je vois, c'est que le projet de loi dont nous sommes saisis concerne dans une certaine mesure le transport des voyageurs par avion et par autobus. Pourtant, quand nous en arrivons au mode de transport par chemin de fer, les voyageurs semblent avoir raté le train.

Mme Bloodworth: On a depuis adopté des lois le régissant.

Le sénateur Stewart: Néanmoins, la situation n'est pas satisfaisante.

Mme Bloodworth: VIA Rail ne donne sûrement pas cette idée-là.

Le sénateur Stewart: Ils sont les clients des sociétés ferroviaires.

Mme Bloodworth: Surtout du CN; CP offre très peu de services. Le CN et VIA Rail sont deux sociétés d'État.

Le sénateur Stewart: C'est vrai, et VIA Rail soutiendra à ce sujet, avec passablement de preuves à l'appui, qu'elle n'a reçu que très peu d'aide de son hôte au cours des ans. En fait, c'est presque sans le vouloir vraiment que le CN aimerait voir VIA Rail disparaître, et ainsi pouvoir transporter ses marchandises sans être embarrassé par quelques rares voyageurs.

Mme Bloodworth: Il ne fait aucun doute qu'il y a eu des problèmes entre VIA Rail et les sociétés exploitantes; cela est indéniable. Tout ce que je voulais dire, c'est qu'il y avait aussi le point de vue du CN. Je n'essaie pas de prendre le parti ni de l'un ni de l'autre, mais le CN pourrait sûrement contester certaines des allégations de VIA Rail et, réciproquement, VIA Rail pourrait sûrement contester certaines des allégations du CN. Je n'ai pas entendu dire que VIA Rail avait une objection quelconque à ce projet de loi. En fait, nous y avons inclus des dispositions concernant les transferts dont j'ai déjà parlé. Nous avons consulté VIA Rail à ce moment-là. Il y a d'autres lois qui existent et il y a des changements qui sont prévus. C'est tout ce que je voulais dire.

[Text]

Mr. Miller: This bill does not solve any existing problems, but it solves a potential problem that might arise with the new branch-line abandonment procedures in this bill. If it is going to be abandoned for freight purposes and has a passenger service on it, what happens to the passenger service? That is what these provisions try to deal with: to make sure that the passenger service does not disappear willy-nilly without consideration.

Senator Spivak: I want to clarify my understanding of the competitive nature of some of these things in the legislation. On the competitive line rates, I do not quite understand how it works. Does it mean the the captive shipper can appeal and a rate could be set as if there were competition?

Ms. Bloodworth: Yes, that is possible, but it starts before it. The aim of the legislation is to try to avoid recourse to the agency. To do that, it actually specifies in legislation in some detail what that rate should be. The intent is to hope that in 95% of the cases they will not have to come to the agency to set the rate because the railways and the shippers will know approximately the rate which would be set. They will come to an agreement themselves.

If the shipper cannot reach agreement with the railway he can come to the agency. The bill attempts to avoid that if possible by establishing in the legislation exactly what the rate would be. The rate would be based on the rate which would be established if there was competition. I can certainly sympathize if you have difficulty understanding it because it is a very complicated provision.

Senator Spivak: I have some idea of the framework. I am sure there is a lot more to it which will come out.

On the confidential contracts, the reason for that legislation is that it exists in the United States. It is to make Canadian rail companies more competitive with American ones. Is that correct? How does the confidential contract provision really aid competition? It is an attempt to enable the rail companies to bargain with some shippers or vice versa to give them lower rates. Is that a purely competitive feature? Could you explain it to me?

Ms. Bloodworth: It does not exist solely because it exists in the United States. I think it is an area where the Americans picked up an idea from us about rate regulation in 1980. We had it since 1967. It is not a question of just because they have done it we are doing it, although that has certainly been the impetus behind moving.

It is competitive because we call it "confidential contracts", but it is introducing business practice which is normal in any other business in the world into railways. Normal business con-

[Traduction]

M. Miller: Ce projet de loi ne résout aucun des problèmes actuels, mais il permet d'en éviter un avec les nouvelles dispositions qu'il contient au sujet de l'abandon des lignes d'embranchement. Si, parce que cela s'inscrit dans son programme de transport de marchandises, une société ferroviaire décide d'abandonner une des lignes d'embranchement qu'elle utilise aussi pour le transport de voyageurs, qu'advient-il du service voyageurs? C'est la question à laquelle ces dispositions tentent de répondre en assurant que le service voyageurs ne disparaîtra pas bon gré mal gré sans qu'on ait tout bien considéré.

Le sénateur Spivak: Je veux m'assurer de bien comprendre la portée de certaines de ces dispositions du projet de loi en matière de concurrence. Je ne comprends pas tout à fait le principe des prix de ligne concurrentiels. Cela veut-il dire qu'un expéditeur captif peut contester un prix et amener la compagnie de chemin de fer à en fixer un nouveau comme si la concurrence régnait?

Mme Bloodworth: Oui, c'est possible, mais il faut remonter plus loin. Ce que la loi vise, c'est d'éviter que les sociétés aient à avoir recours à l'Office. Elle précise donc en détail comment les prix devraient être établis. Le but étant de faire en sorte que, dans 95 p. 100 des cas, les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs ne demanderont pas à l'Office de fixer les prix, car ils sauront plus ou moins le niveau auquel les prix devraient se situer. Ils arriveront à une entente entre eux.

Si l'expéditeur n'arrive pas à une entente avec la compagnie de chemin de fer, il peut s'adresser à l'Office. La loi essaie d'éviter cette situation dans la mesure du possible en prescrivant exactement comment un prix devrait être fixé. Celui-ci correspondrait au prix qui serait en vigueur si la concurrence régnait dans ce secteur. Je comprends très bien que vous ayez de la difficulté à saisir tous les aspects de cette disposition, car elle est vraiment très compliquée.

Le sénateur Spivak: J'ai une certaine idée du cadre général, mais je suis sûr que ce n'est pas tout et que d'autres aspects deviendront évidents avec le temps.

Pour ce qui est de la clause sur les contrats confidentiels, la raison pour laquelle on l'a introduite dans la loi, c'est qu'une telle possibilité existe déjà aux États-Unis. Il s'agit de faire en sorte que les compagnies de chemin de fer canadiennes puissent soutenir la concurrence des compagnies américaines. Est-ce exact? Comment la disposition sur les contrats confidentiels facilite-t-elle réellement la concurrence? Elle tend à permettre aux compagnies de chemin de fer et à certains expéditeurs de se livrer à un marchandage qui aboutirait à une baisse des prix. Est-ce strictement une question de concurrence? Pouvez-vous me l'expliquer?

Mme Bloodworth: Cette clause n'a pas été introduite uniquement parce qu'il en existait une semblable dans la loi américaine. Je pense que, dans ce domaine, c'est nous qui avons donné une idée aux Américains concernant la réglementation des prix en 1980. Celle-ci existait chez nous depuis 1967. Il ne s'agit donc pas pour nous de suivre simplement leur exemple, quoique ce facteur nous ait poussé à agir.

On parle de concurrence parce qu'on parle de contrats confidentiels, mais cette pratique que la loi introduit dans le domaine du transport ferroviaire est une pratique tout à fait

[Text]

tracts are all confidential. Business people do not normally tell the world or their competitors in particular what their contracts are. The exception has been the railway industry where we said if a shipper and a carrier got together to decide on a rail rate, they must publish it for the world to see. It is not just railways who want that. Shippers are very keen to have it because when a rate is published, it is not just other shippers at large who know it. Their direct competitors know what it is.

I think perhaps the best way is to give you an example of how the shippers are being prejudiced now. We have shippers in Canada who compete directly with shippers in the United States for the same markets overseas or in the United States. At present shippers in the United States do not have to tell the world their transportation costs any more than they have to tell any other cost. Canadian shippers do not know what their competitors' transportation costs are, but the American shipper knows the Canadian shipper's transportation costs because the Canadian railway is required to publish the rate.

It is like any other cost. If the competitor knows what it is, he can attempt to use that factor to be more competitive. I am not talking about competitive in the rail industry; I am talking about competitive in selling his products in the American market or offshore. It is why there has been as much, if not more, pressure from shippers in Canada for those provisions as there has been from railways.

Railways want it because it creates an incentive to attempt to get their product to the United States as soon as possible, rather than shipping across Canada. If they can ship to the border quickly and then ship across the United States, they can ship under a confidential contract in the United States. It is detrimental not only to Canadian railways, but also to Canadian ports. Rather than shipping through Vancouver or Halifax, they will want to ship through Seattle, New York or Baltimore. By shipping to those ports they can have a confidential contract for at least a good portion of the journey. Their competitors will not know their transportation costs.

Senator Spivak: The only thing is, does this result in lower prices to consumers? Does that enhance competition, the fact that their competitors do not know?

Ms. Bloodworth: Yes, because in any other business that is how people attempt to obtain a competitive edge, by controlling their own costs and not letting their competition know what their costs are. Yes, it ultimately benefits the consumer.

[Traduction]

normale dans le milieu des affaires partout dans le monde. Les contrats commerciaux sont normalement confidentiels. Les gens d'affaires n'ont pas l'habitude d'informer le monde entier ou encore leurs concurrents du contenu des contrats qu'ils concluent. La seule exception jusqu'à présent a été dans le transport ferroviaire, où nous avons dit que si un expéditeur et un transporteur s'entendaient sur un prix, il fallait que celui-ci soit publié afin d'être connu de tous. Ce ne sont pas seulement les compagnies de chemin de fer qui veulent que ça change, les expéditeurs y tiennent beaucoup également. En effet, lorsqu'un prix est publié, ce ne sont pas seulement les expéditeurs en général qui en prennent connaissance, mais aussi leurs concurrents direct.

Le mieux, à mon avis, serait que je vous donne un exemple de la façon dont les expéditeurs sont lésés actuellement. Il y a, au Canada, des expéditeurs qui font directement concurrence à des expéditeurs américains pour des marchés outre-mer ou aux États-Unis. À l'heure actuelle, les expéditeurs américains ne sont pas tenus de dire au monde entier à combien s'élèvent leurs frais de transport, ou n'importe lesquels de leurs autres frais. Les expéditeurs canadiens ne connaissent pas le montant des frais de transport de leurs concurrents, mais les expéditeurs américains connaissent les frais de transport des expéditeurs canadiens, parce que les chemins de fer canadiens sont tenus de publier les prix qu'ils fixent.

Il en est des frais de transport comme de tous les autres frais. Si un concurrent sait à combien ils s'élèvent, il peut essayer de se servir de ce renseignement pour devenir plus concurrentiel. Je ne veux pas dire seulement dans le domaine du transport ferroviaire, mais aussi du point de vue de sa capacité de vendre ses produits sur les marchés des États-Unis ou d'outre-mer. C'est pourquoi les expéditeurs canadiens ont exercé autant, sinon plus, de pressions que les compagnies de chemin de fer pour que cette clause soit incluse dans la loi.

Les compagnies de chemin de fer veulent jouer de contrats confidentiels, car la situation actuelle incite les expéditeurs à essayer de faire parvenir leurs marchandises aux États-Unis le plus vite possible plutôt que de leur faire traverser le Canada. Si les expéditeurs peuvent faire parvenir leurs marchandises rapidement aux États-Unis et leur faire traverser le continent par les États-Unis, ils peuvent le faire aux termes d'un contrat confidentiel pour la partie de l'itinéraire effectuée aux États-Unis, et cela nuit non seulement aux compagnies de chemin de fer canadiennes, mais aussi aux ports canadiens. Au lieu d'expédier leurs marchandises par Vancouver ou Halifax, ils l'expédieront par Seattle, New York ou Baltimore. Ils jouiront ainsi d'un contrat confidentiel pour une bonne partie de l'itinéraire. Ainsi, leurs concurrents n'auront aucun moyen de connaître leurs frais de transport.

Le sénateur Spivak: Mais est-ce que la confidentialité des contrats entraîne une baisse des prix pour les consommateurs? Le fait que les concurrents ne connaissent pas le montant des frais engagés augmente-t-il la concurrence?

Mme Bloodworth: Oui. C'est comme ça que, dans toute entreprise, on essaie d'obtenir un avantage concurrentiel, en limitant les coûts et en les gardant secrets. Oui, le consommateur en profite en fin de compte.

[Text]

In this particular case of bulk resource products, we are not talking about direct benefits to the Canadian consumer so much as direct benefits to the Canadian economy, and in particular, to jobs. These people are large employers of people, particularly in western Canada.

Senator Stewart: The implication is the shipper will get a lower rate if he can get it confidentially.

Ms. Bloodworth: It is not necessarily a lower rate. I am sorry, I should have responded to that comment of Senator Spivak's. Shippers may indeed be prepared to get a lower rate if they are prepared to accept a lower degree of service. For example, it may be a shipper is quite prepared because of his market to accept rail service only three days a week instead of the five days he has been getting. It is because he can organize his plant to do that, which assists the railway, because the railway's costs are reduced as well. They may be able to come together and get a deal that benefits not just the shipper by a lower rate, but the railway by helping it to reduce its costs because it only has to deliver three times.

It may be a shipper that is making use of an empty backhaul to the railway. In other words, the railway has excess capacity going that way and is prepared to sell it off cheaper than going the other way. It does not want the world at large to know that because it will be under pressure to give every shipper going either way the same rate and it cannot afford to do that. So shippers—in some cases in the States—smaller shippers particularly have benefited from being able to do that.

It may also be that a shipper is prepared to pay more if he gets a better service because the service may be more important to him. He may say, I do not care if you give me a cheaper rate by only having five day a week service. I want seven day a week service because that is what I need to meet my customers and delivery, and the railway may say well fine, you can have seven day a week service, but it is going to cost you an extra surcharge to have that. A shipper may be prepared to do that.

Senator Stewart: Let me ask you this question. I cannot think of a current example, but I will give you one that is not so very old. There was a time when the same company controlled Canadian Pacific Rail and Cominco. Conceivably the railway might have given better rates to Cominco than to some other mining and smelting company in the area, such as Sullivan Mines—just to make up an example. I do not know how real-world relevant it is.

Is there a possibility with these confidential arrangements that a situation could come about where for one reason or another a railway with empty cars will make them available? Let me give you an example of cars that have been used to haul potatoes to some part of central North America. They are going back. Perhaps they could go back carrying fruits and vegetables. A grocery company might go to the railway and say you have those cars and we want you to haul American

[Traduction]

Dans le cas des produits primaires transportés en grande quantité, il ne s'agit pas tant d'avantages directs pour le consommateur canadien que d'avantages pour l'économie canadienne et, en particulier, d'emplois créés. Ces entreprises sont de gros employeurs, surtout dans l'Ouest canadien.

Le sénateur Stewart: Autrement dit, l'expéditeur obtiendra un prix inférieur si le contrat est confidentiel.

Mme Bloodworth: Le prix ne sera pas nécessairement inférieur. Excusez-moi, j'aurais dû réagir lorsque le sénateur Spivak a fait cette remarque. Il se peut, en effet, que les expéditeurs obtiennent un prix inférieur s'ils acceptent une baisse de service. Ainsi, un expéditeur pourrait fort bien accepter un service de transport ferroviaire trois jours par semaine plutôt que cinq si la nature du marché le permet. Il le fera s'il peut organiser le travail dans son entreprise en conséquence, ce qui en retour convient au transporteur ferroviaire, car cela réduit ses frais. S'ils arrivent à s'entendre, ils passent un marché qui arrange, d'une part, l'expéditeur, puisqu'il obtient un meilleur prix, et, d'autre part, la compagnie de chemin de fer, dont les coûts baissent puisqu'elle n'a plus à assurer le transport que trois fois par semaine.

Il est possible qu'un expéditeur profite de ce qu'un convoi soit vide sur le trajet du retour. Autrement dit, le transporteur ferroviaire a un excès de capacité dans cette direction et il est prêt à baisser son prix par rapport à celui qu'il prend dans l'autre direction. Il ne veut pas que le monde entier le sache parce qu'il subirait alors des pressions pour fixer le même prix à tous les expéditeurs, dans les deux directions, ce qu'il ne peut pas se permettre de faire. Certains expéditeurs aux États-Unis, surtout de petites entreprises, ont réussi à profiter de cette situation.

Il est possible aussi qu'un expéditeur soit prêt à payer plus pour obtenir un meilleur service si, pour lui, ce service est important. Il pourrait dire au transporteur: cela ne m'intéresse pas d'avoir un prix inférieur si je n'ai qu'un service de cinq jours. Je veux un service de sept jours parce que j'en ai besoin pour répondre à la demande de mes clients. Et le transporteur ferroviaire répondrait: d'accord, vous pouvez avoir un service de sept jours, mais il y aura une surcharge. Et l'expéditeur serait prêt à l'accepter.

Le sénateur Stewart: Laissez-moi vous poser une question. Je n'ai pas d'exemple très récent qui me vienne à l'esprit, mais je vais vous en donner un qui n'est pas tellement ancien non plus. À une époque, la même société contrôlait Canadien Pacifique Rail et la société Cominco. On peut très bien imaginer que la compagnie de chemin de fer ferait accordé de meilleurs prix à Cominco qu'aux autres exploitations minières et fonderies de la région, comme les Mines Sullivan. Je ne sais pas si cet exemple est pertinent.

Se pourrait-il qu'à cause de ces ententes confidentielles il arrive que, pour une raison ou pour une autre, une compagnie de transport ferroviaire qui aurait des wagons vides les mette à la disposition d'un expéditeur? Prenons l'exemple de wagons qui auraient servi à transporter des pommes de terre vers le centre de l'Amérique du Nord. Au retour, ils pourraient transporter des fruits et des légumes. Une compagnie d'alimentation pourrait s'adresser au transporteur ferroviaire et dire: vous

[Text]

fruit for us, but you must agree not to let our competitors have access. Is there some protection against that kind of situation, or am I being overly imaginative?

Ms. Bloodworth: No, not overly imaginative, senator; other people have raised the same issue. Let me say before I come to the response that we have no evidence that occurs. Canadian Pacific has in fact been very vigilant in having separate profit centres for all its corporations; indeed, I think that is probably why they have been a very successful company. There have in fact been occasions where CN has undercut CP in rail service to a subsidiary of CP. There is therefore no evidence that it has occurred, but the possibility has been raised and it has been addressed in the legislation.

If you look at clause 60 under the public interest investigations, one of the grounds for complaining about a rate being prejudicial to the public interest is where control by the carrier of or the interest of the carrier in or vice versa has had an effect on the rate. This was aimed at specifically the CP-Cominco example; if indeed it should happen, that CP would give Cominco, for example—it is probably a bad example, as I do not think they control Cominco any more—

Senator Stewart: No, not any more.

Ms. Bloodworth: —or some similar corporation, one of its family corporations, a better deal because it was part of the family, then there is provision for complaint against that.

Senator Stewart: But the deal is now confidential.

Senator Spivak: How do they know?

Ms. Bloodworth: If that happens and has an effect on Cominco competitively—and I will use Cominco for the sake of an example—Cominco's competition will know it immediately, because it will affect their business. The history, the example in the United States is that competitors know very quickly if somebody is getting a better transportation deal. They do not know what it is, but they know that this company is suddenly much more competitive than they are.

They therefore have two options: they can go to the railway and attempt themselves to get a much better deal—they may realize that they have not been a very good negotiator—or, if they feel that they are getting nowhere there and it is because the railway is in fact discriminating against them, there is a remedy for them to apply to the agency.

However, I will come back to my original point. We have not been able to find any evidence that this has ever happened with regard to CP Rail. Indeed, it is just the opposite, but it exists.

Senator Stewart: However, you have not had the confidentiality provisions up to now.

[Traduction]

avez ces wagons qui sont vides, et nous voulons que vous transportiez pour nous des fruits en provenance des États-Unis, mais vous devez convenir de ne pas le faire pour nos concurrents. Existe-t-il une mesure de protection contre ce genre de situation, ou bien ai-je trop d'imagination?

Mme Bloodworth: Non, Monsieur le sénateur, vous n'avez pas trop d'imagination; vous n'êtes pas le seul à avoir soulevé cette question. Laissez-moi dire avant de répondre qu'il n'y a aucune indication selon laquelle cette situation se produit. La société Canadien Pacifique a toujours pris grand soin d'établir des centres de profit distincts pour chacune des sociétés qu'elle contrôle; c'est d'ailleurs, à mon sens, une raison pour laquelle elle a si bien réussi. En fait, il est déjà arrivé que les Chemins de fer nationaux offrent un service de transport ferroviaire à une filiale de CP à un meilleur prix que CP Rail. Il n'y a donc aucune raison de croire que ce que vous dites soit déjà arrivé, mais la possibilité a été soulevée et la loi en a tenu compte.

Si vous consultez l'article 60 qui se rapporte aux enquêtes sur les actes susceptibles de porter préjudice à l'intérêt public, vous verrez qu'il y a matière à plainte si le fait que le transporteur contrôle un autre type de service de transport où y possède une participation (ou vice-versa) a une incidence sur le prix convenu entre les deux. Cette disposition vise directement les cas comme celui de CP et de Cominco. Si CP devait—accorder à Cominco, par exemple—c'est probablement un mauvais exemple, car je ne crois pas que CP contrôle encore Cominco.

Le sénateur Stewart: Non, ce n'est plus le cas.

Mme Bloodworth: ... ou à une société semblable, qui serait une filiale du groupe, de meilleures conditions parce qu'elle fait partie du groupe, il y aurait lieu de porter plainte.

Le sénateur Stewart: Mais, à présent, l'accord serait confidentiel.

Le sénateur Spivak: Comment le saurait-on?

Mme Bloodworth: Si cela devait arriver, cela donnerait à Cominco un avantage concurrentiel—je dis Cominco à titre d'exemple—et les concurrents de cette société le sauraient immédiatement, parce que cela aurait une incidence sur leurs activités commerciales. On a vu, aux États-Unis par exemple, que les concurrents se rendent très vite compte qu'une société obtient de meilleures conditions de transport. Ils ne connaissent pas la nature de ces conditions, mais ils savent que cette société est brusquement beaucoup plus concurrentielle qu'eux.

Ils ont alors le choix: ou bien ils s'adressent à la compagnie de chemin de fer et essaient d'obtenir à leur tour de bien meilleures conditions—s'ils se rendent compte qu'ils n'ont pas été de très bon négociateurs—ou bien ils sont convaincus qu'il n'y a rien à obtenir de ce côté-là, car de toute évidence la compagnie de chemin de fer a fait preuve de discrimination à leur égard, et à ce moment-là ils ont un recours: s'adresser à l'Office.

Toutefois, pour revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure, nous n'avons aucune preuve à cet effet contre CP Rail. Ce serait même le contraire qui se produit.

Le sénateur Stewart: Cependant, la clause concernant la confidentialité des contrats n'existait pas jusqu'à maintenant.

[Text]

Ms. Bloodworth: No, but even under tariff provisions the Cominco example has been prepared to go to CN and ship by CN if CN gives them a better deal, and the evidence has suggested that. Therefore, the loyalty intra CP companies seems to exist only as long as competitively they exist.

Senator Stewart: What about my other example, where on the back-haul reefer cars are used to move fruit, for example, and one grocery company takes access on the condition that its competitors are not given access?

Ms. Bloodworth: There are two remedies for that. First of all, in the public interest appeal mechanism there is another section that talks about, as another ground for making a complaint, whether an existing confidential contract with another shipper of a substantially similar product, under substantially similar conditions, creates an unfair disadvantage. That is again a ground for complaint.

I guess the other provision is that if what you described were happening . . . in other words that a fruit shipper was saying he will only ship by a certain carrier if that carrier agrees not to give his competitors a good deal, that would indeed be contrary to the Competition Act. This act does not dislodge the power of the competition tribunal.

Senator Stewart: However, we are told that grocery retailers are often informed that if the cans of the competitor's product appear on their shelves they cannot have the commodities of the producer who is doing the talking. You may say that is contrary to the law, but in the real world it does happen.

Ms. Bloodworth: I cannot speak to the grocery example because I just do not have any knowledge of it. All I can say is that with regard to transportation the law will provide a shipper who feels that he has been wronged in that way with two alternatives. It does not rely solely on the Competition Act. There is a provision in this bill that will also allow him a complaint mechanism.

I am not suggesting that in the real world this is going to mean that all is going to be fair and just. I do not think any law does that, but it does offer some remedies for that shipper.

Senator Spivak: Were the smaller shippers in favour of this as well?

Ms. Bloodworth: Do you mean the confidential contracts?

Senator Spivak: You said a lot of shippers were more in favour of this than even the rail companies.

Ms. Bloodworth: Yes.

Senator Spivak: Does this include the smaller shippers too? They are not going to be able to negotiate the same sort of rates as huge shippers.

Ms. Bloodworth: This has not been the experience in the United States. Small shippers have benefited as well.

[Traduction]

Mme Bloodworth: Non, mais même en vertu des dispositions relatives aux tarifs, Cominco était prêt à expédier ses marchandises avec CN si CN lui accordait de meilleures conditions. Nous en avons de bonnes indications. Par conséquent, la loyauté ne lie les sociétés du groupe CN que dans la mesure où la concurrence règne.

Le sénateur Stewart: Et mon autre exemple, celui des wagons réfrigérants dont on se servirait sur le trajet de retour pour transporter des fruits à la condition, imposée par la société d'alimentation, que les concurrents n'y aient pas accès?

Mme Bloodworth: Il y a deux recours contre ce genre d'abus. Premièrement, parmi les articles relatifs aux mécanismes d'appel dont on peut se prévaloir lorsque l'intérêt public est menacé, il y en a un où il est question d'un contrat confidentiel passé avec un autre expéditeur pour le transport d'un produit assez semblable et dans des conditions semblables qui créeraient un désavantage injuste. Il y a là matière à porter plainte.

L'autre possibilité, si la situation que vous venez de décrire se produisait . . . autrement dit, si un expéditeur de fruits faisait affaire avec un transporteur uniquement si celui-ci n'accordait pas d'aussi bonnes conditions à ses concurrents, serait le recours à la Loi sur la concurrence, laquelle interdit ce genre de chose. Cette loi n'enlève rien au pouvoir du tribunal de la concurrence.

Le sénateur Stewart: Pourtant, il paraît que, dans l'alimentation, les détaillants se font souvent dire par les producteurs qu'ils n'auront pas la marchandise de ces derniers s'ils ont sur leurs rayons les produits d'un concurrent. Cela a beau aller à l'encontre de la loi, mais ça arrive, dans la vie.

Mme Bloodworth: Je n'ai rien à dire au sujet de cet exemple, parce que je ne suis pas au courant de ce genre de chose. Tout ce que je sais, c'est que, dans le domaine du transport, l'expéditeur qui se sent lésé a deux choix en vertu de la loi. Il n'est pas seulement protégé par la Loi sur la concurrence. Le projet de loi dont il est question ici a également prévu un mécanisme qui lui permet de porter plainte.

Je ne veux pas dire par là que, dans la vraie vie, la justice règnera partout et en tout temps. Je pense qu'aucune loi ne peut le garantir, mais celles-ci donnent un recours à l'expéditeur.

Le sénateur Spivak: Est-ce que les petits expéditeurs étaient également en faveur de ça?

Mme Bloodworth: Vous voulez dire en faveur des contrats confidentiels?

Le sénateur Spivak: Vous avez dit que beaucoup d'expéditeurs étaient encore plus favorables à cela que les compagnies de chemin de fer.

Mme Bloodworth: Oui.

Le sénateur Spivak: Est-ce que c'est le cas des petits expéditeurs également? Ils ne pourront pas négocier le même genre de prix que les très gros expéditeurs.

Mme Bloodworth: Ce n'est pas ce qui s'est passé aux États-Unis. Les petits expéditeurs en ont profité aussi.

[Text]

I guess the best example I can use is the Atlantic Provinces Transportation Commission, which represents shippers generally in the Atlantic Canada. Relative to most other shippers in the country, they are generally considered to be small shippers. I think they would say themselves that relative to most shippers in either the west or Ontario or Quebec, they are smaller shippers. They favour these provisions. They wanted certain safeguards, which were put in there—the ones I have described—but they do support the bill. I believe they are going to come before you and tell you so.

The Chairman: Are there no further questions? Thank you very much, Madam, and Mr. Miller also.

Senator Spivak: Mr. Chairman, are we going to have a chance to review the air transportation portions? If not today, I do not know—

The Chairman: Probably not today.

Senator Spivak: —but at some point.

The Chairman: Yes.

Senator Spivak: There are some questions I would like to raise in this regard.

Senator Stewart: Mr. Chairman, may I ask whether we are going to have witnesses with regard to the air transportation part of the bill?

The Chairman: Oh, yes.

Senator Stewart: The impression I have is that the witnesses are largely people who are interested in freight rates and railway matters.

I bring it up because only yesterday the Canadian Broadcasting Corporation, which is an emanation of Her Majesty and therefore is reliable, had a discussion of what had happened in the U.S. air travel as a result of deregulation. I think it is incumbent upon us to find some witnesses who will either confirm or deny what is being purveyed to the public at large.

Ms. Bloodworth: If I might just speak for a minute to make a comment, I think it is fair to say generally there has been very little controversy about the air provisions of the bill. It may be reflected in your witness list. I do not mean just with shippers; I mean with consumer groups and everyone. There were some comments made but they were very limited compared with the rail provisions, for example.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I think we often make an effort to make sure we get some knowledgeable information on what is actually happening with regard to air passenger service in the United States under the new deregulated regime. If it is as bad as the Canadian Broadcasting Corporation said yesterday, then we would be derelict if we did not look into the matter.

Senator Spivak: Yes. I would support it strongly, Mr. Chairman. I think we ought to have a chance not only to get some

[Traduction]

Le meilleur exemple que je puisse vous donner est celui de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, qui représente les expéditeurs de cette région. Comparativement à la plupart de ceux du reste du pays, ce sont de petits expéditeurs. Je pense qu'ils seraient les premiers à dire que, par rapport notamment à la majorité des expéditeurs de l'Ouest, de l'Ontario ou du Québec, ce sont de petits expéditeurs. Et ils sont favorables à ces dispositions. Ils voulaient certaines garanties, qu'on leur a données—celles que j'ai décrites—mais ils appuient le projet de loi. Je crois qu'ils vont venir ici vous le dire.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, Madame, et merci Monsieur Miller.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, allons-nous avoir l'occasion d'examiner les parties de la loi qui traitent du transport aérien? Sinon aujourd'hui, je ne sais pas—

Le président: Probablement pas aujourd'hui.

Le sénateur Spivak: . . . mais à un moment donné.

Le président: Oui.

Le sénateur Spivak: Il y a certaines questions que j'aimerais soulever à cet égard.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, puis-je vous demander s'il va y avoir des témoins qui vont nous entretenir de la partie du projet de loi qui traite du transport aérien?

Le président: Oh, oui.

Le sénateur Stewart: J'ai l'impression que les témoins sont, pour la plupart, des personnes qui s'intéressent au transport ferroviaire et aux prix exigés pour le transport des marchandises.

Je soulève cette question parce qu'hier seulement, à Radio-Canada, qui est une société d'État et donc une source fiable, il y a eu une discussion sur ce qui s'est passé aux États-Unis dans le domaine du transport aérien à la suite de la déréglementation. Je pense qu'il nous incombe de trouver des témoins qui confirmeront ou infirmeront le message passé au grand public.

Mme Bloodworth: Si vous permettez que je prenne la parole un instant, je crois pouvoir affirmer que les dispositions du projet de loi relatives au transport aérien ont en général soulevé peu de controverse. La liste des témoins le montre bien. Et je ne parle pas seulement des expéditeurs, mais aussi des associations de consommateurs et de tout le monde, finalement. On a fait certaines observations, mais très peu par rapport à ce qui a été dit au sujet des clauses sur le transport ferroviaire, par exemple.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je pense que nous nous efforçons habituellement d'aller chercher des renseignements complets et que nous devrions le faire à propos de ce qui se passe vraiment aux États-Unis dans le domaine du transport aérien des passagers depuis la déréglementation. Si la situation est aussi mauvaise qu'on l'a laissé entendre hier à Radio-Canada, je crois que ce serait de la négligence de notre part de ne pas nous pencher sur cette question.

Le sénateur Spivak: Oui. Je suis entièrement d'accord, monsieur le président. Je pense que nous devrions avoir l'occasion non seulement d'obtenir des renseignements des représentants

[Text]

information from the department people here but also to look into the matter. I think it is one of great interest.

The Chairman: We surely will.

Ms. Bloodworth: If I might just make one further comment, Mr. Chairman, last week when we were here, Mr. Miller referred to a list of studies. Among those are some airline studies. These do address the American situation. They may be of assistance to you.

Senator Stewart: I read the longer one just this morning. It is so rhapsodic that I began to doubt what it was telling me. Certainly it would be very good to have the author of the study, who is from York University, before the committee so as to make sure he really meant everything he says in the study.

The Chairman: I will take it into consideration.

Our next meeting is at 9 a.m. tomorrow. The meeting is adjourned.

[Traduction]

du ministère ici présents, mais aussi d'examiner cette question qui présente un grand intérêt à mon avis.

Le président: Nous le ferons certainement.

Mme Bloodworth: Je voudrais ajouter quelque chose, monsieur le président, si vous me le permettez. Lorsque nous étions ici la semaine dernière, M. Miller a mentionné une liste d'études. Il y en a qui portent sur les compagnies aériennes et qui traitent de la situation aux États-Unis. Elles vous seront peut-être utiles.

Le sénateur Stewart: J'ai lu la plus longue ce matin, mais elle était tellement dithyrambique que j'ai commencé à mettre en doute son contenu. Il serait certainement très utile de faire venir devant le comité l'auteur de cette étude, qui est rattaché à York University, afin de s'assurer qu'il pense vraiment tout ce qu'il a écrit.

Le président: Je vais y penser.

Notre prochaine réunion aura lieu à 9 h 00 demain matin. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J. R. Miller, Director General, Strategic Policy;
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. J. R. Miller, directeur général, politiques stratégiques;
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, July 14, 1987

Le mardi 14 juillet 1987

Issue No. 17

Fascicule n° 17

Fourth proceedings on:

Quatrième fascicule concernant:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Graham substituted for that of the Honourable Senator Petten. (*July 14, 1987*)

The name of the Honourable Senator Muir substituted for that of the Honourable Senator Roblin. (*July 14, 1987*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Graham substitué à celui de l'honorable sénateur Petten. (*le 14 juillet 1987*)

Le nom de l'honorable sénateur Muir substitué à celui de l'honorable sénateur Roblin. (*le 14 juillet 1987*)

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 14 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI
(27)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moynes, MacDonald (Halifax), Macdonald (Cap-Breton), Spivak et Stewart. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De «Canadian Industries Limited» (CIL):

M. Peter Benjung, coordinateur du transport à l'achat;
M. R.L. Amell, gérant, stratégies, plastiques;
M. Mark E. Grist, gérant, développement des stratégies, produits du soufre;
M. R.F. Ballard, gérant, stratégies, explosifs;
M. Stephen L. Cash, gérant, stratégies, produits du soufre.

M. Rand H. Matheson, conseiller en transport.

De CP Rail:

M. I.B. Scott, président et administrateur-en-chef;
M. D.W. Flicker, conseiller général adjoint, Canadien Pacifique Ltée;
M. J.A. Nash, directeur, gestion de l'analyse.

De CN Rail:

M. W.H. Morin, premier vice-président, marketing;
M. Y.H. Masse, premier vice-président, planification financière et administration;
M. S.A. Cantin, avocat général auprès de la commission.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987, poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers.

M. Benjung dépose un mémoire, pièce justificative TC-17-A, un document intitulé «The New Transportation Legislation: Its impact on C-I-L's Business», pièce justificative TC-17-A1 et un vidéo-cassette, pièce justificative TC-17-A2.

M. Benjung fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. Matheson dépose un mémoire, pièce justificative TC-17-B, fait une présentation et répond aux questions.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 14, 1987
MORNING SITTING
(27)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moynes, MacDonald (Halifax), Macdonald (Cape Breton), Spivak and Stewart. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Petten.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From Canadian Industries Limited (CIL):

Mr. Peter Benjung, Transportation Purchases Coordinator;
Mr. R.L. Amell, Logistics Manager, Plastics;
Mr. Mark E. Grist, Logistics Development Manager, Sulphur Products;
Mr. R.F. Ballard, Logistics Manager, Explosives;
Mr. Stephen L. Cash, Logistics Manager, Sulphur Products.

Mr. Rand H. Matheson, Transportation Consultant.

From CP Rail:

Mr. I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;
Mr. D.W. Flicker, Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited;
Mr. J.A. Nash, Director, Business Analysis.

From CN Rail:

Mr. W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing;
Mr. Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration;
Mr. S.A. Cantin, General Solicitor, Commission Matters.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Benjung tabled a brief, exhibit TC-17-A, a document entitled "The New Transportation Legislation: Its impact on CIL's Business", exhibit TC-17-A1 and a video-cassette, exhibit TC-17-A2.

Mr. Benjung made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Matheson tabled a brief, exhibit TC-17-B, made a presentation and answered questions.

M. Scott dépose un mémoire dans les deux langues officielles, pièce justificative TC-17-C, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

À 11 h 10, le Comité fait une pause.

À 11 h 15, le Comité reprend ses travaux.

M. Morin dépose un mémoire, pièce justificative TC-17-D, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—

Que le Comité rembourse des frais raisonnables de transport et de séjour à M. Rand H. Matheson pour sa comparution devant le Comité.

À 12 h 12, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

LE MARDI 14 JUILLET 1987 SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (28)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak et Stewart. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De «Motor Vehicle Manufacturers' Association»:

- M. Mark Nantais, directeur exécutif;
- M. Carl Phillips, directeur, distribution et circulation, Ford Canada Ltée;
- M. Michael Brogan, directeur des achats et du transport, Chrysler Ltée;
- M. Rob Wilcox, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée;

De la Ligue canadienne de transport industriel:

- M. David Long, président;
- M. Charles Norton, directeur général de la circulation, Kraft Ltée et président du comité de la CITL;
- M. Joseph Dion, directeur de la politique du développement.

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

- M. Jean M. Bélanger, président;
- M. David Goffin, chef supérieur des projets;
- M. Ron Johnson, directeur du transport terrestre et aérien «Dow Chemical Canada Inc.»;
- M. Ross Burns, directeur, distribution, «Novacor Chemicals».

Mr. Scott tabled a brief in both official languages, exhibit TC-17-C, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

At 11:10 o'clock a.m., the Committee took a short recess.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee resumed sittings.

Mr. Morin tabled a brief, exhibit TC-17-D, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Agreed—

That the Committee reimburse reasonable transportation and accommodation costs incurred by Mr. Rand H. Matheson in connection with his appearance before the Committee.

At 12:12 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2 o'clock p.m.

TUESDAY, JULY 14, 1987 AFTERNOON SITTING (28)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable senators Adams, Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak and Stewart. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable senator Petten.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From the Motor Vehicle Manufacturers' Association:

- Mr. Mark Nantais, Executive Director;
- Mr. Carl Phillips, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited;
- Mr. Michael Brogan, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd.;
- Mr. Rob Wilcox, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd.

From the Canadian Industrial Transportation League:

- Mr. David Long, President;
- Mr. Charles Norton, General Traffic Manager, Kraft Ltd. and Chairman of the CITL Committee;
- Mr. Joseph Dion, Director of Policy Development.

From the Canadian Chemical Producers' Association:

- Mr. Jean M. Bélanger, President;
- Mr. David Goffin, Senior Project Manager;
- Mr. Ron Johnson, Manager, Overland and Air Transportation, Dow Chemical Canada Inc.;
- Mr. Ross Burns, Manager, Distribution, Novacor Chemicals.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers.

M. Nantais dépose trois documents, pièces justificatives TC-17-A, B et C, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. Long dépose un mémoire, pièce justificative TC-17-D, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

À 15 h 50, le Comité fait une pause.

À 16 h 00, le Comité reprend ses travaux.

M. Bélanger dépose deux documents, pièces justificatives TC-17-E et F, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

À 16 h 15, le Comité se réunit à huis clos.

À 16 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 14 JUILLET 1987 SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (29)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos, à 16 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Davey, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape-Breton*), Spivak et Stewart. (8)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987, poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports routiers.

L'honorable sénateur Adams propose

Que la réunion se tienne à huis clos sans transcription ni interprétation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Davey propose

Que le greffier contacte la «Canadian Motor Vehicle Importers Association», afin de l'inviter à comparaître devant le Comité le 28 ou le 29 juillet 1987.

Après débat,—

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—

Que la date limite pour la réception des mémoires soient le 10 août 1987.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Nantais tabled three documents, exhibits TC-17-A, B and C, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Long tabled a brief, exhibit TC-17-D, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

At 3:50 o'clock p.m., the Committee took a short recess.

At 4 o'clock p.m., the Committee resumed sitting.

Mr. Bélanger tabled two documents, exhibits TC-17-E and F, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

At 4:15 o'clock p.m., the Committee retired to meet *in camera*.

At 4:40 o'clock p.m., the Committee adjourned.

TUESDAY, JULY 14, 1987 AFTERNOON SITTING (29)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 4:15 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Davey, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak and Stewart. (8)

Present but not of the Committee: The Honourable senator Petten.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator Adams moved—

That the meeting be held *in camera*, without transcription or interpretation services.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Davey moved—

That the Clerk contact the Canadian Motor Vehicle Importers Association and invite representatives to appear before the Committee on either July 28 or 29, 1987.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

Agreed—

That August 10, 1987 be the deadline for submitting briefs.

Il est convenu,—

Que le Comité siège les 28, 29 et 30 juillet, au lieu du 4 août 1987.

Il est convenu,—

Que le Comité invite M^{me} Bloodworth, du ministère des Transports, à comparaître le 20 juillet 1987 à 19 heures, si nécessaire.

À 16 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Agreed—

That the Committee sit on July 28, 29 and 30, rather than on August 4, 1987.

Agreed—

That the Committee invite Mrs. Bloodworth from the Department of Transport to appear on July 20, 1987 at 7 o'clock p.m., if necessary.

The Committee adjourned at 4:40 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Tuesday, July 14, 1987

[Text]

The Chairman: I call the meeting to order. Good morning.

Our first witness this morning is Mr. Peter Benjung of Canadian Industries Limited.

Mr. Peter Benjung, Canadian Industries Limited: Thank you, Mr. Chairman. We certainly appreciate the opportunity to appear before your committee today. Prior to our introductions, I would mention that in addition to our written brief, which we understand is now circulating, we have also made available a CIL video. I understand it will be viewed by the committee at their discretion. We also have other information we can leave at the end of submission.

I would like to introduce the CIL team appearing before you today. Stephen Cash is with our sulphur products business unit in Toronto. Stephen is involved in a continental and very freight-sensitive business. Rick Ballard from our mining and construction services group is involved in servicing the natural resource sectors from the Yukon to Newfoundland. Next is Mark Grist. Until recently Mark was involved with our chemical distribution business, which deals primarily in the movement of packaged chemicals across Canada. Finally, Bob Amell is from our plastics business unit. Bob has plants located in Alberta and in Ontario and is also following a continental strategy.

I am currently with the forest products business unit of CIL in Montreal. We deal primarily in commodity chemicals. We have plants located in Ontario, Quebec and the Maritimes.

Mr. Chairman, before you is a team that has been actively involved in the consultative process of the *Freedom to Move* initiative. Let us state our position at the outset. We wish to see these bills passed into law as tabled as soon as possible. CIL maintains this legislation will improve transportation efficiency by promoting competition; restore and improve Canadian competitiveness in world markets; and create employment opportunities. Transportation safety will be further improved by the measures contained in and consequent to these bills.

We believe public interest decisions should be financed from general revenues and not by cross-subsidization from other shippers. We believe Canada's transportation industry should be required to conduct its commercial affairs in the same manner as other industries. We are committed to the concept that willing buyers and sellers must have the freedom to choose from alternatives created by innovation and competition. Confidential contracting, expanded interswitching, final-offer arbitration and an end to collective rate-making are key factors toward achieving that goal. Collectively these provisions represent a finely balanced package of reform.

At CIL fully 87% of our volume is captive to one railway. Therefore we strongly support the competitive access provisions of Bill C-18. In particular, competitive line rates are a

TÉMOIGNAGES

Le mardi 14 juillet 1987

[Traduction]

Le président: La séance est ouverte. Bonjour à tous.

Notre premier intervenant, ce matin, est monsieur Peter Benjung de C-I-L Inc. (Canadian Industries Limited).

M. Peter Benjung, Canadian Industries Limited: Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureux de l'occasion qui nous est offerte de venir vous exposer nos vues. Avant de commencer, j'aimerais mentionner qu'outre notre mémoire, que le comité a en mains je crois, nous avons apporté un vidéo C-I-L que les intéressés pourront visionner. Nous avons aussi d'autres documents que nous pourrions laisser à votre disposition à la fin de notre exposé.

J'aimerais maintenant vous présenter l'équipe C-I-L qui m'accompagne. M. Stephen Cash, de notre usine des produits sulfureux de Toronto. Son champ d'activité s'étend sur tout le continent et est en grande partie axé sur le transport des marchandises. M. Rick Allard, du groupe de la construction et des produits miniers. M. Allard fournit les services dont il est responsable aux secteurs des ressources naturelles du Yukon à Terre-Neuve. Son voisin, Mark Grist. Jusqu'à tout récemment, Mark travaillait au centre de distribution des produits chimiques emballés à travers le Canada. Enfin, M. Bob Amell, du secteur des plastiques. Bob a des installations en Alberta et en Ontario et suit lui aussi une politique continentale.

Quant à moi, j'appartiens au secteur des produits forestiers de la C-I-L à Montréal. Nous nous occupons principalement des produits chimiques. Nous avons des installations en Ontario, au Québec et dans les Maritimes.

Monsieur le président, vous avez devant vous une équipe qui a participé activement au processus de consultation du projet «Aller sans entraves». Nous commençons d'abord par vous exposer notre point de vue. Nous aimerions que ces projets de loi soient adoptés tels quels le plus tôt possible. Nous croyons que la réforme proposée améliorera les services de transport en favorisant la concurrence, rendra les industries canadiennes plus concurrentielles à l'échelle mondiale et créera de l'emploi. De plus, les mesures prévues dans ces projets de loi et celles qui en découleront permettront d'accroître la sécurité du transport.

Nous croyons aussi que les projets d'intérêt public devraient être financés à même les recettes générales et non selon un régime d'interfinancement entre expéditeurs. Nous sommes d'avis que l'industrie canadienne du transport devrait opérer de la même manière que les autres industries. Selon nous, les acheteurs et les vendeurs devraient pouvoir choisir entre diverses solutions qui sont le fruit de l'innovation et de la concurrence. L'élargissement des limites d'interconnexion, la possibilité de passer des contrats confidentiels, l'arbitrage des propositions finales et l'abolition de la tarification collective sont autant de moyens qui nous permettront d'atteindre cet objectif. Dans l'ensemble, ces dispositions constituent une réforme bien équilibrée.

Dans notre compagnie, nous n'avons à notre disposition qu'une seule ligne de chemin de fer pour acheminer le gros de nos produits (87 pour 100 au moins). C'est pourquoi nous sou-

[Text]

unique Canadian-made solution to the question of rail capacity. Small and/or resource-based shippers will benefit from this important provision.

Amendment 2 or any phase-in of competitive line rates would seriously undermine the pro-competitive stance of the *Freedom to Move* initiative and would lead to serious inequities for shippers located outside central Canada.

CIL has arrived at this position only after a great deal of internal discussion and review of the issues. I think you can see from the fact there are five of us here that we are certainly committed personally and corporately to this legislative initiative.

We feel our position is significant because we are in many ways a microcosm of Canadian business. We employ 6,700 people at 178 locations ranging from the Yukon to Newfoundland. We manufacture and transport everything from greenhouse film to paint to bulk fertilizer. In essence we are a community of shippers, small and large, moving commodity chemicals and value-added products to the tune of \$225 million in annual transportation costs. We are Canada's largest and most diverse chemical company. The over 68 business units, subsidiaries, partnerships and associated companies that make up CIL generate \$1.3 billion in annual sales.

Within 10 years it is our intent to have 50% of our sales in the U.S. It is essential our transportation industry be efficient, market-driven and responsive.

The *Freedom to Move* initiative has been the object of much discussion in the three years since this consultative process began. Our written submission today focuses upon commercial examples to illustrate our position on the following issues:

1. Safety. As concerned Canadians we must be concerned with safety. Corporately, safety is the priority of business at CIL.
2. Railway revenue projections. These bills will increase the competitiveness of Canadian business, thereby increasing the revenue opportunities for Canadian carriers. In our submission you will see one case where a \$10 million revenue opportunity is presented.
3. Employment. Improved international competitiveness of Canadian businesses will increase the opportunities for employment in both the manufacturing and resource sectors. The need for transportation as a derived demand will also increase, thereby improving long-term employment opportunities.
4. Regional economic development. Tailor-made solutions will now be available for the specific needs of small and regional shippers.

[Traduction]

tenons vivement les dispositions du projet de loi C-18 favorisant l'accès aux lignes d'autres transporteurs concurrentiels. Les prix concurrentiels, en particulier, constituent une solution canadienne unique au problème de la dépendance à l'égard du chemin de fer. Cette importante disposition favorisera les petits expéditeurs et ceux axés sur les ressources.

L'amendement n° 2 ou l'entrée en vigueur progressive des prix concurrentiels compromettrait sérieusement l'objectif du projet (Aller sans entraves) visant à promouvoir la concurrence et pénaliserait considérablement les expéditeurs autres que ceux du Centre du Canada.

Ce n'est qu'après de longues discussions internes et un examen attentif des enjeux que la compagnie C-I-L a adopté cette position. Le fait que cinq représentants de notre compagnie aient accepté de venir ici aujourd'hui démontre bien notre intérêt individuel et collectif pour la question.

Nous croyons que notre opinion est importante puisque, de bien des façons, nous sommes un microcosme de l'industrie canadienne. Nous employons 6,700 personnes réparties dans 178 installations différentes du Yukon à Terre-Neuve. Nous fabriquons à peu près de tout, à partir de la pellicule de serre jusqu'aux engrais en vrac, en passant par la peinture. Disons, en gros, que nous sommes un groupe d'expéditeurs, petits et gros, acheminant des produits chimiques et des produits à valeur ajoutée pour un coût annuel de 225 millions de dollars. Nous sommes l'industrie chimique la plus importante et la plus diversifiée du Canada. Les quelque 68 secteurs, succursales, sociétés en nom collectif et sociétés affiliées qui forment la compagnie C-I-L génèrent 1,3 milliard de dollars en ventes annuelles.

Notre objectif est d'écouler 50 pour 100 de nos produits aux États-Unis d'ici dix ans. Pour pouvoir atteindre cet objectif, il est essentiel que notre industrie du transport soit efficace et qu'elle tienne compte du marché et des besoins des clients.

Le projet «Aller sans entraves» a fait l'objet de nombreuses discussions depuis trois ans, soit depuis le début du processus de consultation. Le mémoire que nous vous avons soumis contient des exemples commerciaux illustrant notre position sur les points suivants.

1. Sécurité—Comme tout Canadien qui se respecte, nous devons nous préoccuper de la sécurité. Or, la sécurité est notre priorité à la C-I-L.
2. Prévision des recettes dans le secteur ferroviaire—Ces projets de loi rendront l'industrie canadienne plus concurrentielle ce qui signifie pour les transporteurs canadiens, la possibilité d'augmenter leurs recettes. Nous avons inclus, dans notre mémoire, un cas qui pourrait rapporter 10 millions de dollars.
3. Emplois—L'industrie canadienne étant plus concurrentielle sur le plan international, il en résultera une augmentation des possibilités d'emploi dans le secteur manufacturier et primaire. Cette hausse des emplois entraînera inévitablement une augmentation des besoins en services de transport, améliorant ainsi les possibilités d'emploi à long terme.
4. Développement économique régional—Les expéditeurs régionaux et les petits expéditeurs auront maintenant des solutions adaptées à leurs besoins.

[Text]

5. Competitive access. Competitive access is the heart of this legislation. These key provisions break the monopoly of the railways and are of benefit to all Canadians. In our submissions we show graphic illustrations of the benefits of these competitive access provisions and, in particular, we have several examples involving Atlantic Canada.

6. Captivity. The definition as contained in the bill, subclause 134.(2), must not be compromised.

7. American rail competition. In our experience this is a misnomer. Canadian railways can compete given the opportunity. We have an excellent example in our submission, which can be expanded upon later, where a Canadian railway successfully gained market share from an American competitor through innovative pricing.

8. Freedom to manage. Transportation is a business like any other and should be treated as such. This flows also to number 9.

9. Confidential contracting. The Canadian transportation industry should be allowed to join the commercial world.

10. Market entry. "Fit, willing and able" is the only criterion that is reasonable and just for interprovincial truck transport.

The reforms contained in this legislation are additive and distinctive. They strike a fine balance between regulation and the free market. They should not be amended or decoupled.

We commend the innovative approach used by this legislation to address the apparent weaknesses in American legislation through unique, made-in-Canada regulatory reform. This is not blindly following the American example. This finely balanced legislation is good for all Canadians, small and large shippers alike, whether they are located in Atlantic Canada, Ontario, Quebec or the West.

We certainly recognize and respect the important role the Senate has to play in the legislative process. We urge the committee to approve these bills as tabled without undue delay.

I should mention that as part of our involvement in the *Freedom to Move* initiative, we have developed an internal briefing document showing the practical implications of the legislation, which may also be made available to you at the end of our presentation this morning.

Mr. Chairman, the team before you is actively involved in purchasing transportation and developing transportation policy at CIL. We would be pleased to answer any questions from your committee on any aspect of these bills to the best of our ability. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. You have given most laudatory support for these two bills. This applies,

[Traduction]

5. Accès à d'autres transporteurs concurrentiels—C'est le cœur même de cette législation. Les dispositions-clés qui s'y rapportent brisent le monopole des compagnies de chemins de fer et tous les Canadiens vont en bénéficier. Les documents que nous avons soumis contiennent des illustrations graphiques des avantages de ces dispositions et, notamment, plusieurs exemples touchant les provinces de l'Atlantique.

6. Expéditeurs captifs—La définition qu'on en donne à l'alinéa 134 2) du projet de loi ne doit pas être compromise.

7. Concurrence avec les sociétés ferroviaires américaines—D'après notre expérience, il n'y a aucun problème de ce côté. Les compagnies canadiennes de chemin de fer peuvent être concurrentielles, si on leur en donne la chance. Nous avons inclus dans notre présentation un très bon exemple (que nous pourrions développer plus tard) d'une compagnie ferroviaire canadienne qui a réussi à s'approprier une part du marché d'un concurrent américain grâce à une tarification innovatrice.

8. Liberté d'agir—Le transport est une industrie au même titre que n'importe quelle autre, alors traitons-le comme tel. Cela s'applique aussi au paragraphe qui suit.

9. Contrats confidentiels—On devrait permettre à l'industrie canadienne du transport de commercialiser ses opérations.

10. Entrée sur le marché—Pour faire son entrée sur le marché du camionnage interprovincial, il faudra prouver qu'on «est prêt, apte et disposé à offrir le service en cause». C'est là le seul critère qui est juste et raisonnable.

Les réformes proposées sont additives et distinctives. Elles constituent un juste milieu entre la réglementation et le marché libre. On ne devrait ni les modifier, ni les dissocier.

Nous approuvons l'approche novatrice mise de l'avant dans ces projets de loi pour corriger les faiblesses évidentes de la législation américaine par une réforme réglementaire unique et typiquement canadienne. La nouvelle réglementation n'est pas une copie servile de ce qui se fait aux États-Unis. C'est une réglementation bien équilibrée qui profitera à tous les Canadiens, aux petits expéditeurs comme aux grands, qu'ils soient des provinces de l'Atlantique, de l'Ontario, du Québec ou de l'Ouest.

Il va de soi que nous reconnaissons et respectons le rôle que joue le Sénat dans le processus législatif. Nous engageons les membres du comité à approuver ces projets de loi tels quels, et ce, sans tarder.

J'aimerais mentionner que dans le cadre de notre participation au projet «Aller sans entraves», nous avons rédigé un document préparatoire interne montrant les conséquences pratiques des réformes proposées. Ce document pourra aussi vous être remis à la fin de notre exposé de ce matin.

Monsieur le président, les membres de notre équipe ici présents sont très intéressés à l'achat de services de transport et travaillent activement à l'élaboration d'une politique des transports à la C-I-L. Nous serons heureux de répondre de notre mieux aux questions que le comité pourrait avoir sur n'importe quel aspect de ces projets de loi. Merci.

Le président: Merci. Sénateur Stewart?

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président. Messieurs, il est clair que vous appuyez très fortement ces deux

[Text]

for example, to the part of Bill C-18 that deals with air transportation.

Mr. Stephen L. Cash, Logistics Manager, Sulphur Products, Canadian Industries Limited: Mr. Chairman, our expertise lies in rail, in truck and to a lesser extent, in marine movements. We would not wish to make strong representation on the air side because we believe there are better experts than we are.

Senator Stewart: Well, then, you want to modify your exhortation to the committee to pass these bills as tabled without undue delay because it may well be that you do not know very much about certain parts of the bills.

Mr. Cash: Our expertise certainly lies in areas other than air, although as a company we spend considerable sums of money across Canada on local airlines, sir. As consumers, we see that side of it.

What we are looking at is Canadian business in the heavy movement of goods currently disadvantaged. We have to operate in a pan-North American—indeed, in a global way. Our markets for many Canadian products are in the U.S. and what we have to do is to get them down into the markets where we can generate money for Canada as rapidly and as efficiently as we can.

We have been operating at a disadvantage against the Americans for some time—well, ever since the Staggers Act started to have some effect in the U.S. What we are looking for is to redress this balance as quickly as possible to help particularly our resource-based industries get product down to the U.S.

For some of our products, the transportation cost is as high as 60% of the final delivered price of the goods and on average, we are around the 30% mark, so transportation cost to us is very important. It often determines how far we can go in terms of marketing Canadian goods.

Senator Stewart: So from all that, I conclude that you do want to put in a footnote, at least, to the general exhortation passed without undue haste because you are now saying that you do not pretend to have expertise right across the whole transportation area. You have expertise in a specific part of the transportation field.

Mr. Cash: We have more expertise in some fields than others, as I suspect does everybody.

Senator Stewart: Yes, exactly.

Mr. Cash: Our judgment, however, is that the whole Bill C-18 as it stands we would like to see into practice as soon as possible.

Mr. Benjung: I think it is interesting to note also that this piece of legislation is not something that has been of a short

[Traduction]

projets de loi. Je présume que vous approuvez aussi les dispositions du projet de loi C-18 qui portent sur le transport aérien.

M. Stephen L. Cash, gestionnaire de la logistique, produits sulfureux, C-I-L: Monsieur le président, nos connaissances portent surtout sur le transport par camion, le transport ferroviaire et, dans une moindre mesure, le transport maritime. Nous n'oserions pas faire de recommandations pour ce qui est du transport aérien car nous croyons qu'il y a des gens plus compétents que nous pour le faire.

Le sénateur Stewart: Alors vous voulez modifier la recommandation générale que vous avez faite au comité d'adopter ces projets de loi tels quels et sans tarder, puisque vous admettez n'être pas en mesure de porter un jugement sur certains points du projet de loi.

M. Cash: Le transport aérien n'est certainement pas notre domaine même si en tant que société, nous dépensons des sommes considérables partout au Canada pour le transport des marchandises par les compagnies aériennes locales. C'est donc plutôt en tant que consommateurs que nous voyons les choses.

Ce qui nous préoccupe, c'est que l'industrie canadienne est présentement défavorisée en ce qui a trait au transport de quantités importantes de marchandises. Nous devons opérer dans un contexte nord-américain, c'est-à-dire que notre approche doit être universelle. Les marchés, pour bon nombre de produits canadiens, se trouvent aux États-Unis et il nous faut donc s'arranger pour acheminer nos produits vers ces marchés de manière qu'ils génèrent des recettes aussi rapidement et efficacement que possible.

Nous sommes désavantagés par rapport aux Américains, et ce, depuis un certain temps déjà, en fait depuis que les effets de la Loi Staggers ont commencé à se faire sentir aux États-Unis. Ce que nous voulons c'est qu'on corrige la situation sans tarder afin d'aider les industries axées sur les ressources à acheminer leurs produits aux États-Unis.

Pour certains de nos produits, les frais de transport peuvent aller jusqu'à 60 pour 100 du prix final des marchandises livrées, mais en moyenne ils se situent autour de 30 pour 100. C'est donc dire que la question des frais de transport en est une, pour nous, très importante. C'est souvent ce coût qui détermine jusqu'où on peut aller dans la commercialisation des produits canadiens.

Le sénateur Stewart: J'en déduis donc que vous désirez apporter une réserve, du moins à la recommandation générale que vous avez faite, puisque vous dites maintenant que vous ne prétendez pas connaître parfaitement tout le domaine des transports. En fait, votre compétence porte sur un secteur précis des transports.

M. Cash: Nous connaissons mieux certains domaines que d'autres, comme n'importe qui je présume.

Le sénateur Stewart: Absolument!

M. Cash: Nous sommes d'avis, cependant, que le projet de loi C-18 devrait être adopté intégralement et ses dispositions mises en pratique le plus tôt possible.

M. Benjung: J'aimerais préciser que cette réforme législative n'a pas été élaborée à la hâte. Elle est le fruit de trois à quatre

[Text]

gestation. It has in fact gone back three or four years and involved many of the people here and some who could not be present today in a very long and involved consultative process.

Senator Stewart: Are you then familiar with the questions that were raised here yesterday about other parts of the bill?

Mr. Benjung: Ask us the questions.

Senator Stewart: We cannot thresh that straw again. Dealing now with the part of the bill on which you confess or profess real expertise, will you tell us what are your principal complaints against the present regimes?

Mr. Cash: Where do we start?

Mr. Benjung: There are five of us here today, not two. I think that shows you we are committed.

Mr. Cash: Most of business is conducted on a confidential basis; in other words, buyers and sellers tend to keep the details of their arrangements secret. The Canadian transportation industry is almost alone in the world in publishing the details of commercial dealings.

Let me give you a small example of how difficult it is to negotiate sensible deals at the moment. We were negotiating with one of the railroads and we concluded the discussions at, say, 4.30 p.m., having gotten to a point where we had agreed on sums of money for rebates on early delivery of cars or penalties for late delivery of cars. Under normal commercial regimes, that discussion should have been confidential. We had discussions with the other major Canadian railroad the following morning starting at around 9 a.m. By that time they knew precisely the details we had been discussing the previous day down to the last dollar.

That collective rate-making makes it extremely difficult to arrive at sensible deals, particularly if you are a small shipper. You are going to be bound by the same terms and conditions somebody has established for movement in another part of Canada. The railways cannot respond to your needs as a consumer, your needs as a customer, because if they do that they are putting in jeopardy their own revenues elsewhere. The current lack of confidential contracts means that it stifles the innovation that is present within the major railroads.

Mr. Mark E. Grist, Logistics Development Manager, Sulphur Products, Canadian Industries Limited: We had an example with one of our smaller business units, the Cornwall Chemicals business unit, which only manufactures three products on a fairly limited basis. They are a consumer of sulphur in the production of one of their products. In the overall scale of the consumption of sulphur in eastern Canada, they would be a minor consumer. They needed a price reduction on the transportation of the inbound raw material in order to compete and maintain their market for their product.

Without confidential contracting, the railroads were unable to give that price reduction and assist them in maintaining

[Traduction]

années de travail et d'un très long processus de consultation auquel ont participé activement bien des personnes ici présentes et d'autres aussi qui n'ont pu venir aujourd'hui.

Le sénateur Stewart: Êtes-vous au courant alors des questions qui ont été soulevées ici hier au sujet d'autres parties du projet de loi?

M. Benjung: Posez-nous ces questions.

Le sénateur Stewart: Nous n'allons pas revenir là-dessus. Au sujet de la partie du projet de loi pour laquelle vous prétendez être compétents, dites-nous donc ce que vous reprochez, en gros, au régime actuel?

M. Cash: Par qui commence-t-on?

M. Benjung: Nous sommes cinq ici, pas deux. Je pense que c'est là une preuve que la question nous tient à cœur.

M. Cash: La plupart des affaires sont menées de façon confidentielle; en d'autres mots, les acheteurs et les vendeurs ont l'habitude de ne pas dévoiler les détails de leurs transactions. L'industrie canadienne des transports est pratiquement la seule au monde à publier les détails de ses transactions commerciales.

Permettez-moi de vous donner un exemple illustrant à quel point il est difficile de négocier des conditions raisonnables à l'heure actuelle. Nous étions en train de négocier avec une compagnie de chemin de fer et nous avons terminé la discussion à environ 16 h 30, après nous être entendus sur les montants des rabais à accorder pour les wagons livrés à l'avance et les pénalités à imposer pour les wagons livrés en retard. En vertu des régimes commerciaux courants, cette discussion aurait été confidentielle. Nous avons discuté avec les autres

grandes compagnies de chemin de fer canadiennes le lendemain, à compter de 9 h environ. À ce moment, nos interlocuteurs connaissaient déjà, au dollar près, tous les détails de notre discussion de la veille.

La tarification collective rend extrêmement difficile l'obtention de conditions raisonnables, particulièrement pour les petits expéditeurs, qui peuvent être liés par les mêmes conditions que celles établies pour le transport dans une autre partie du pays. Les compagnies de chemin de fer ne peuvent répondre à vos besoins à titre de consommateurs et de clients car, ce faisant, ils risqueraient de perdre leurs propres recettes ailleurs. L'absence à l'heure actuelle de contrats confidentiels nous empêche d'innover comme les grandes compagnies de chemin de fer.

M. Mark E. Grist, gestionnaire du développement de la logistique, Produits sulfureux, C-I-L Inc.: Nous pouvons vous donner un exemple concernant l'une de nos petites usines, l'usine des produits chimiques de Cornwall, qui ne fabrique que trois produits sur une échelle plutôt limitée. Cette usine a besoin de soufre pour fabriquer un de ses produits. Parmi l'ensemble des consommateurs de soufre de l'Est du Canada, elle est considérée comme un petit consommateur. Elle veut une réduction de prix pour le transport des matériaux bruts vers l'intérieur, afin d'être concurrentielle et de maintenir un marché pour son produit.

Sans contrats confidentiels, les compagnies de chemin de fer ne pouvaient accorder une telle réduction de prix et aider les

[Text]

their market for fear that if they gave it to Cornwall Chemicals, it would become known in the industry and they would have to give it to everyone else, even though the markets for their products were not suffering.

As a result, the railroads could not react to the need of the small shipper, and the market share for this particular product went from 16,000 tonnes of product down to 1,000 tonnes. It lost them almost their entire business because the railroads were not able to react. They would have liked to have reacted if they had had the ability through confidential contracts.

Senator Stewart: This matter of lack of confidentiality is number one on your list, or at least it is included in your list of principal complaints. Let me ask you this question concerning the correction that is now being prescribed.

On your own submission, CIL is not a small customer. Under this bill, if it becomes law, you will presumably be able to go to the sellers of transportation with all the advantages of a big buyer. I am trying to think of a comparable market situation. Let us say someone goes in to buy a fleet of automobiles, and I compare his force in the market with the force of an individual who goes in to buy one automobile or one truck. You will clearly be able, you hope—certainly if the market operates normally—to get a better price than the man who is only buying a small quantum of transportation. Is that not correct?

Mr. Grist: Not necessarily. In the example I gave, Cornwall Chemicals, being a small unit, was negotiating on its own, and their purchases of sulphur were quite minor in comparison to the pulp and paper industry.

Senator Stewart: Do you not think if there was the possibility of a confidential agreement that other portions of CIL would come to help this small unit, and if not, why not?

Mr. Grist: The thing that was happening and driving the pricing in this case was the market for the product, and even though they were a small purchaser of the product their market needs were such that it was in the interests of the railroads to provide them with a better price than the large consumer of the product.

Mr. Benjung: I think we should also keep in mind our comments earlier about the whole package of regulatory reform that we are looking at and addressing in Bill C-18—the question of the small captive shipper, the small shipper located in the Maritimes, for example, who will be at the whim of CN's pricing people in Moncton. This legislation has other mechanisms to provide protection against abuse of monopoly pricing by the railways. Therefore your concern about the small shipper perhaps being disadvantaged will be addressed through such mechanisms as final-offer arbitration and competitive line rates as well. He will have access to redress if he feels disadvantaged.

Senator Stewart: All right. Let us put the small shipper aside for the moment. It is your conclusion that you will be

[Traduction]

secteurs d'activité à maintenir leur marché, de crainte que, si elles faisaient cette concession à l'usine de Cornwall, les milieux de l'industrie l'apprennent et qu'elles doivent alors accorder la réduction à tout le monde, même aux secteurs dont les marchés ne sont pas menacés.

Par conséquent, les compagnies de chemin de fer ne pouvaient répondre aux besoins des petits expéditeurs, et la part du marché pour ce produit en particulier a diminué, passant de 16 000 tonnes du produit en question à 1 000 tonnes. Les petits expéditeurs en ont presque été acculés à la faillite. Les compagnies leur seraient venues en aide si elles avaient pu le faire en utilisant des contrats confidentiels.

Le sénateur Stewart: Vous avez inscrit l'absence de caractère confidentiel comme premier point sur votre liste ou, à tout le moins, vous l'avez indiquée sur votre liste de plaintes. Permettez-moi de vous poser une question au sujet des mesures correctives prescrites.

De votre propre aveu, C-I-L Inc. est un gros client. Si le présent projet devient loi, vous pourrez probablement faire affaire avec les compagnies de transport en jouissant de tous les avantages d'un gros acheteur. J'essaie d'imaginer une situation comparable sur le marché. Disons que vous désirez acheter une flotte de voitures et que je compare votre situation à celle d'un particulier qui achète une voiture ou un camion. Vous espérez certainement, si le marché suit son cours normal, obtenir un meilleur prix qu'un particulier qui achète un nombre de véhicules restreint, n'est-ce pas?

M. Grist: Pas nécessairement. Dans l'exemple que j'ai donné, l'usine de produits chimiques de Cornwall a dû négocier elle-même parce que c'est une petite usine et ses achats de soufre sont très modestes comparativement à ceux de l'industrie des pâtes et papiers.

Le sénateur Stewart: Ne pensez-vous pas que, si une entente confidentielle était possible, la C-I-L viendrait au secours de cette petite usine et, dans le cas contraire, pour quelle raison?

M. Grist: Dans ce cas, c'est le marché pour le produit qui régit l'établissement des prix et, même si cette usine n'achète qu'une petite quantité du produit, ses besoins sur le marché sont tels qu'il est dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer de lui donner un meilleur prix que celui accordé aux grands consommateurs du produit.

M. Benjung: Je crois que nous devrions également nous rappeler ce qui a été dit précédemment au sujet de l'ensemble de la réforme de la réglementation que nous envisageons dans le projet de loi C-18, la question des petits expéditeurs captifs, les petits expéditeurs des Maritimes, par exemple, qui sont à la merci des employés du CN à Moncton chargés d'établir les prix. Cette législation offre d'autres moyens de protection contre l'établissement de prix en monopole abusif par les compagnies de chemin de fer. La question des petits expéditeurs lésés sera donc réglée par l'arbitrage des propositions finales et les prix concurrentiels. Les petits entrepreneurs qui s'estiment lésés auront droit de recours.

Le sénateur Stewart: Très bien. Laissons les petits expéditeurs pour le moment. Vous croyez pouvoir obtenir de meil-

[Text]

able to get better service at better prices under the proposed new regime.

Mr. R.L. Amell, Logistics Manager, Plastics, Canadian Industries Limited: If I might address that one, as was stated earlier, 87% of our plants are by location captive to one railway. This legislation in the area of competitive access provisions—let us go into the area of expanded interswitching. The current legislation sets that limit at four miles. Our Edmonton plastics facility is 4.1 miles from CN and as a result is captive to CP.

That four miles was set years ago when urban centres were rather smaller. They are extremely large now. Thirty kilometres will cover pretty well any urban centre that exists in Canada today, but that interswitching will now allow us a second railway, and as a result we will not be forced, as we are now for example, in order to go a CN facility in Toronto, to ship CP to North Bay, CN to Toronto. We will now be able to negotiate a rate with CN to a CN location.

However, I must add that expanded interswitching limits without confidentiality is meaningless. If the railways can still collude in fixing prices, having the expanded limits will do me no good. I need both.

Mr. Cash: On the question of extension into competitive line rates, we believe it is essential, particularly for the remoter shippers who are captive by accident of geography, by accident of their business.

The whole thing about this package of legislation is that it has been very carefully and cleverly put together, such that the measures complement each other, and one of the things that would disturb us greatly would be if any of the measures were eliminated from the bill. It could very easily turn the whole bill around from being a pro-competitive measure that opens up Canadian industry into a very restrictive instrument. The combination of confidential contracts, interswitching limits, joint line rates, etc., that balance, that package is what gives us the nice warm feeling that this is a good piece of legislation that is right for Canada, because it will address a number of problems that exist at the moment.

Senator Stewart: We started off with confidentiality, then we brought in the new interswitching arrangements, and now we are sliding to a discussion of competitive line rates. I gather, going back to my original question, you are unhappy with the present regime because it does not provide confidentiality, because the interswitching limits are only four miles and because you do not have provisions for competitive line rates.

[Traduction]

leurs services à meilleur prix en vertu du nouveau régime proposé.

M. R. L. Amell, gestionnaire de la logistique, plastiques, C-I-L Inc.: Si vous me permettez, je dirai que comme il a été déclaré précédemment, 87 pour 100 de nos installations sont dépendantes d'une seule compagnie de chemin de fer, à cause de l'endroit où elles sont situées. En ce qui concerne les dispositions relatives à l'accès concurrentiel, étudions la question de l'interconnexion élargie. La législation actuelle fixe cette limite à quatre milles. Notre usine des plastiques d'Edmonton se trouve à 4,1 milles de la gare du CN et, par conséquent, elle est dépendante du CP.

Cette limite de quatre milles a été fixée il y a bien des années, lorsque les centres urbains étaient plus petits. Ils sont énormes aujourd'hui. Une limite de trente kilomètres couvrirait tous les centres urbains du Canada actuels, mais cette interconnexion ne nous permet pas de faire affaire avec une deuxième compagnie de chemin de fer. Nous ne voulons pas être obligés, comme c'est le cas à l'heure actuelle, pour expédier des produits à une destination desservie par le CN à Toronto, de passer par North Bay avec le CP pour ensuite arriver à Toronto avec le CN. Nous allons maintenant pouvoir négocier un tarif avec le CN, pour les destinations desservies par le CN.

Je dois cependant ajouter que l'élargissement des limites d'interconnexion est inutile en l'absence du caractère confidentiel. Si les compagnies de chemin de fer continuent de s'entendre entre elles pour l'établissement des prix, l'élargissement des limites ne nous apporte aucun avantage. Nous avons besoin des deux éléments.

M. Cash: En ce qui concerne l'adoption des prix concurrentiels, nous croyons qu'elle est essentielle, surtout pour les expéditeurs plus éloignés qui sont captifs en raison de leur entreprise et de l'endroit où elle est située.

Cette législation a été très soigneusement et intelligemment élaborée, de sorte que les mesures se complètent, et nous serions très inquiets si l'une de ces mesures était rayée du projet de loi. Si cela se produisait, l'ensemble du projet de loi pourrait très facilement devenir un instrument de restriction, au lieu d'encourager la concurrence et d'ouvrir les marchés de l'industrie canadienne. C'est l'ensemble, les contrats confidentiels, les limites d'interconnexion, les prix communs, etc., et son équilibre qui nous portent à croire qu'il s'agit d'un projet de loi valable et avantageux pour le Canada, parce qu'il permettra de régler un certain nombre de problèmes.

Le sénateur Stewart: Nous avons commencé la discussion en parlant du caractère confidentiel, puis nous avons mentionné les nouvelles mesures concernant l'interconnexion, et nous abordons maintenant la question des prix concurrentiels. En retournant à ma question du début, j'en conclus que vous n'êtes pas satisfaits du régime actuel parce qu'il n'assure pas le caractère confidentiel, parce que les limites d'interconnexion sont fixées à quatre milles seulement et parce que vous n'avez pas de dispositions pour les prix concurrentiels.

[Text]

What is wrong with the present arrangement insofar as it lacks competitive line rates? Could you spell out from your own experience the trouble in this area?

Mr. R.F. Ballard, Logistics Manager, Explosives, Canadian Industries Limited: In the resource sector of the mining industry, we have two major plants: one in western Canada near Calgary, Alberta, and one southeast of Montreal. Neither of those plants, even under the bills you have before you, will be able to take advantage of increased interswitching.

Those two plants are captive. They ship literally hundreds of thousands of tonnes annually to destinations all across North America. They are currently captive. We have a situation where—

Senator Stewart: May I ask you which railways they are captive of? The railway could be—

Mr. Ballard: One is CP and the other is CN.

Senator Stewart: The one in the west is CP.

Mr. Ballard: This is correct. Currently if I want to ship from one of these locations across Canada, for example, from a CP plant in western Canada to a CN destination in eastern Canada, it is the railroads that decide amongst themselves in the collective rate-making process as to where they will interchange this traffic.

We are stuck with cars sitting in the middle of Winnipeg, Manitoba, for four and five days at a time. This is totally unacceptable to us. Having access to Calgary, Alberta, or Montreal, Quebec, to either railroad will put us in a position where we will have competition for our product. Yes, I think there will be some price reduction, but I am also really keen on the service side as well.

Over and above this, of course, we are dealing with the resource sector. The mining industry in this country is in tough, tough shape. As we have seen over the last number of years in our business, we have closed down four plants across Canada because of technological change.

To provide service to the resource sector, we need lower cost. They indeed are asking lower costs from us daily. It is only through research and technological improvements and, yes, lower costs for products that we are able to compete and to put the mining sector in a competitive situation in global markets.

Mr. Grist: My business unit happens to be one of the fortunate few that has a major production source that is competitive under the current interswitching. We have been trying to expand down into the United States in a major effort. The extraterritorial reach of the U.S. anti-combines laws has forced a limited level of competition on the railroads for service for taking our product down into the United States.

As a result of this limited level of competition, over the last five years we have been able to expand down into the United States to the tune of about 600,000 tonnes worth of product. Transportation being a derived demand, it has increased an awful lot of employment in the transportation sector to move

[Traduction]

Qu'est-ce qui ne va pas dans la situation actuelle en ce qui concerne l'absence de prix concurrentiels? Pourriez-vous me dire ce qui en est d'après votre expérience?

M. R. F. Ballard, gestionnaire de la logistique, explosifs, C-I-L Inc.: Dans l'industrie extractive, nous avons deux installations principales: l'une dans l'ouest du Canada près de Calgary (Alberta) et l'autre au sud-est de Montréal. Ni l'une ni l'autre, même avec les projets de loi qui sont à l'étude, ne pourra tirer parti d'une augmentation de l'interconnexion.

Ces deux carrières sont captives. Elles expédient annuellement des centaines de milliers de tonnes de minerai vers de nombreuses destinations partout en Amérique du Nord. Elles sont littéralement captives. La situation est telle...

Le sénateur Stewart: Puis-je vous demander de quelles compagnies ferroviaires elles sont captives? Il peut s'agir...

M. Ballard: L'une est le CP, l'autre le CN.

Le sénateur Stewart: Dans l'ouest, c'est le CP.

M. Ballard: C'est exact. Si je veux expédier de l'une de nos installations à l'autre bout du Canada, par exemple de la mine de l'ouest desservie par le CP à une destination desservie par le CN dans l'est du Canada, ce sont les compagnies de chemin de fer qui décident entre elles, au moment de la fixation collective des tarifs, de l'endroit où se fera l'interconnexion.

Cela nous mène à la situation où des wagons attendent à Winnipeg au Manitoba pendant quatre ou cinq jours. Cela est franchement inacceptable. Si à Calgary (Alberta) ou à Montréal (Québec), nous pouvions avoir accès à l'une ou l'autre ligne de chemin de fer, nos produits seraient plus concurrentiels. Je pense qu'il y aurait une réduction des prix, c'est entendu, mais je me préoccupe tout autant de la question du service.

D'ailleurs, c'est du secteur des ressources naturelles que nous parlons ici. L'industrie minière dans ce pays est dans une passe très difficile. Au cours des dernières années, nous avons dû fermer quatre de nos installations au Canada par suite des changements technologiques.

Pour fournir des services au secteur des ressources naturelles, il nous faut abaisser les coûts. Tous les jours, cette demande nous est faite. C'est seulement par la recherche et les développements technologiques et aussi par la diminution des coûts de nos produits que nous pourrions être concurrentiels et faire de l'industrie minière un secteur compétitif sur les marchés.

M. Grist: Les produits de mon service sont parmi les rares produits ayant une source de production importante qui sont concurrentiels dans le présent régime d'interconnexion. Nous avons fait un gros effort pour étendre notre marché aux États-Unis. Or, la portée extraterritoriale de la législation américaine anticoncurrence a fait en sorte qu'il y a une certaine concurrence limitée, il est vrai, entre les compagnies de chemin de fer pour transporter nos produits aux États-Unis.

Par suite de cette concurrence limitée, nous avons pu, au cours des cinq dernières années, expédier aux États-Unis environ 600 000 tonnes de notre produit. Le transport étant un besoin dérivé de nos activités, l'expédition de notre produit aux États-Unis a accru considérablement le niveau de l'emploi

[Text]

the product down to the United States and it has created jobs here within Canada within our business unit.

This is what we would like to see extended to all our production facilities.

Senator Stewart: I will not ask a question concerning price fixing by the railways under the new regime. Adam Smith, who knew a good deal about market courses and competition, said that wherever businessmen congregate—he did not talk about golf courses or cocktail parties—they are always in a perpetual conspiracy in restraint of competition.

You are convinced the railway companies will not quietly arrange things so as to enhance their residuals, to use the current expression, under this new arrangement.

Mr. Cash: If you are a lover of spy stories, you inevitably believe everybody is conspiring everywhere. However, I think that is doing the Canadian railways an injustice.

Mr. Grist: That is the proper area.

Mr. Cash: We will look very carefully for any evidence we can find that people are colluding behind closed doors to frustrate the intent of this legislation.

Mr. Grist: We feel this type of problem is best addressed under the competition laws, similar to all other areas of business. Why should transportation be special in that regard?

Mr. Amell: As I mentioned, my Edmonton plant is 4.1 miles. It is very interesting to note we have yet to have the legislation passed, yet I have both railways competing for that business commencing January 1988.

Senator Stewart: It was just asked why should transportation be any different, but in the north, what we think of as a market, there are many buyers and many sellers. Here you have a duopoly. It is not similar to any other line of business.

Mr. Benjung: This is not a wholesale deregulation. I think we mentioned it strikes a fine balance between the free market and regulation where necessary. Go back to the competitive line rates, for example. I have a plant located in Quebec that will remain captive to CN if we do not get competitive line rates. I can have confidential contracting, but I am still captive to one railway and the railway knows I have an investment in tank cars of \$5 million a year. There is no way I can get rid of those cars, so I am stuck. We need something like competitive line rates to provide an impetus for the railways to price according to the market and to price aggressively.

The Chairman: Senator Spivak.

Senator Spivak: I have another question about the competitive line rates you are so much in favour of. Of course, the railways want to change the definition of captivity. In your submission, apart from the impracticality of the fact that you have

[Traduction]

dans le secteur du transport et a permis de créer des emplois ici au Canada dans notre service.

Nous voudrions que cela se produise aussi pour tous nos autres domaines de production.

Le sénateur Stewart: Je ne poserai pas de questions au sujet de l'établissement des prix par les compagnies de chemin de fer sous le nouveau régime. Adam Smith, qui s'y connaissait mieux que personne dans les lois du marché et la concurrence, a dit que dès que des hommes d'affaires se réunissent—et il ne parlait pas de rencontres sur les terrains de golf ou dans les cocktails—ils conspirent pour restreindre la concurrence.

Vous pensez vraiment que les compagnies de chemin de fer ne vont pas tenter d'arranger les choses pour augmenter leurs revenus quand elles seront assujetties au nouveau régime?

M. Cash: Si vous aimez les films d'espionnage, vous en avez inévitablement à voir de la conspiration partout. Je pense cependant que c'est être injuste à l'égard des compagnies de chemin de fer canadiennes que de penser ainsi.

M. Grist: C'est précisément de cela qu'il s'agit.

M. Cash: Nous allons chercher soigneusement des preuves que les gens complotent derrière des portes closes pour tourner le but de cette loi.

M. Grist: Il nous semble que ce type de problèmes ressortit aux lois de la concurrence qui sont les mêmes que dans tous les secteurs d'affaires. Pourquoi le domaine du transport serait-il différent sous ce rapport?

M. Amell: Comme je l'ai déjà dit, notre usine d'Edmonton est à 4,1 milles du lieu d'interconnexion. Remarquez que la loi n'est pas encore votée et que déjà les deux compagnies ferroviaires se disputent le contrat. Or, les activités ne commenceront qu'en janvier 1988.

Le sénateur Stewart: On vient de demander à l'instant en quoi le transport est différent. Généralement, quand nous pensons à un marché, nous avons en tête plusieurs acheteurs et plusieurs vendeurs. Ici, vous avez un duopole. Ça ne se retrouve dans aucun autre type d'affaires.

M. Benjung: Il ne s'agit pas ici de déréglementation faite sans discernement. Je pense que nous avons déjà dit que cela se situe à mi-chemin entre la libre concurrence et la réglementation si nécessaire. Retournons aux prix de ligne concurrentiels, par exemple. J'ai un établissement situé au Québec qui va demeurer captif du CN si nous n'obtenons pas des prix concurrentiels. Je peux passer des contrats confidentiels, mais je suis à la merci d'une seule compagnie de chemin de fer et celle-ci sait que j'ai un investissement de 5 millions de dollars par année dans les wagons-citernes. Je n'ai aucun moyen de me débarrasser de ces wagons-citernes, alors je suis coincé. Nous avons besoin de cette législation sur les prix concurrentiels pour inciter les compagnies ferroviaires à fixer leur prix selon le marché et à jouer vraiment le jeu de la concurrence.

Le président: Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question concernant ces prix concurrentiels que vous réclamez. Bien entendu, les compagnies ferroviaires veulent changer la définition de la captivité. Dans votre exposé, vous dites que, entre le fait que vous

[Text]

those tank cars, you say to ship your chemicals using trucks could have negative safety implications. Is that a statement just for chemicals, or are you talking about safety generally? Could you elaborate on your comment that it would not be practical or safe perhaps to ship by truck?

Mr. Cash: Safety is always a concern of a company like ours. It is one of our prime concerns. We run a number of internal programs aimed at trying to ever increase the safe transportation, safe usage and safe disposal of chemicals, not only by us but also by our customers. We try to analyse quantitatively the relative risks of moving particular products over particular routes by the truck mode or by rail or marine, wherever possible.

We are aware of and try to be sensitive to local concerns. For instance, I move several hundred thousand tonnes a year of product from the Sudbury area, most of which moves by rail. I would be concerned if all of that product had to move by truck through an urban area. There may be no increased risk of escape of product, but look at the number of trucks moving through an urban area.

My backside is on the line for safety, and therefore I have to assess and manage the risks. In many cases, the rail mode is the appropriate mode. We also have to be alert to the fact that our business is very cost-sensitive, and therefore there is always the need to go for the best way of moving the product. If the right way is too expensive, we have to find ways of reducing that cost. I think I would like to put your comments into the context that we have to analyse the relative risks of moving product.

Senator Spivak: How seriously do you take the comments by one of the railways, at least, that all of these provisions may affect their viability? How seriously do you take those suggestions?

Mr. Cash: We certainly have heard that statement. When we look at the U.S. experience, the deregulation—the Staggers Act—they went through a period where there was some realignment within the American rail industry. The legislation you have before you now is in many ways vastly superior to the Staggers Act because we have learned from that American experience and have constructed some legislation that should not run into some of the problems the Staggers ran into.

I believe that by making these changes, you will so help the Canadian manufacturing industry in its drive to become more efficient and to be able to get more Canadian goods out to the market, not just in Canada but the U.S., that you will actually see the potential for an increase in volume on the rail. This is not to say that there will not be some erosion, particularly in the short term. I do not believe they will become non-viable. Studies have indicated that the cost base of Canadian railways is lower than their major U.S. competitors', and if their costs are lower they ought to be able to survive.

[Traduction]

avez ces wagons-citernes inutiles, l'expédition de vos produits chimiques par camion pourrait représenter des risques à la sécurité. Cette assertion s'applique-t-elle seulement aux produits chimiques ou parlez-vous de la sécurité en général? Pourriez-vous élaborer sur ce que vous nous avez déjà dit, à savoir qu'il ne serait ni pratique ni sûr d'expédier vos produits par camion?

M. Cash: La sécurité est une préoccupation constante pour une entreprise comme la nôtre. C'est l'un de nos premiers soucis. Nous avons plusieurs programmes de formation internes visant à améliorer la sécurité dans les transports, l'utilisation et la destruction des produits chimiques non seulement par nous, mais aussi par nos clients. Nous essayons d'analyser du point de vue quantitatif les risques relatifs qu'il y a à transporter des produits particuliers sur des itinéraires donnés par camion ou par rail ou par la voie maritime chaque fois que c'est possible.

Nous sommes conscients de l'inquiétude des populations locales et nous essayons d'en tenir compte. Par exemple, j'expédie chaque année plusieurs centaines de tonnes de produits originant de la région de Sudbury, la plupart du temps par la voie ferrée. Je m'inquiéterais si tous ces produits devaient être transportés par camion en passant par une région urbaine. Il n'y a peut-être pas de risque accru que le produit s'échappe des camions, mais il y a déjà un si grand nombre de camions dans les régions urbaines.

Je suis acculé à penser à la sécurité. Par conséquent, je dois évaluer et gérer les risques. Dans de nombreux cas, le transport ferroviaire est le plus approprié. Il faut également tenir compte du fait que notre entreprise est très sensible à la question des coûts. Il nous faut donc trouver le meilleur moyen de transporter le produit. Si la manière la plus appropriée est trop chère, il nous faut trouver des moyens de réduire ce coût. Je voudrais que vos remarques tiennent compte que nous devons analyser les risques relatifs qu'il y a à faire le transport de produits.

Le sénateur Spivak: Comment réagissez-vous aux objections d'au moins une des compagnies ferroviaires qui allègue que toutes ces dispositions peuvent les conduire à la faillite? Prenez-vous cela au sérieux?

M. Cash: Nous avons entendu cet argument. Quand on se penche sur l'expérience américaine de la déréglementation, la loi Staggers, on se rend compte qu'il y a eu une période pendant laquelle l'industrie ferroviaire américaine a dû rajuster son tir. Le projet de loi que nous discutons présentement est supérieur sous bien des rapports à la loi américaine, parce que nous avons appris de leur expérience et avons rédigé une loi qui ne devrait pas créer certains des problèmes qu'ils ont connus.

Je crois qu'en faisant les changements projetés, on aidera l'industrie de fabrication canadienne à réaliser son objectif de devenir plus efficace et de pouvoir livrer plus de produits canadiens sur le marché non seulement au Canada, mais également aux États-Unis, et que l'on pourra constater une augmentation du volume de transport par rail. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas quelque diminution, particulièrement à court terme. Mais je ne pense pas que les compagnies ferroviaires seront menacées. Des études ont démontré que les frais d'exploitation des compagnies ferroviaires canadiennes sont moins élevés que

[Text]

Mr. Benjung: Building on what Stephen is saying, we have in fact had a case, which Bob Amell would like to expand on, where we have actually seen that happen.

Mr. Amell: Yes, it is going back to the statement that American rail's being better than Canadian; that is a bit of a misnomer. Our agricultural facility in southern Ontario at Courtright outside Sarnia is served by two railways, CN and CSX from the United States. This has created really healthy competition to the point where CN has come up with some unique pricing strategies, which have resulted in their obtaining 77% of the business available to the U.S. on anhydrous ammonia. To me, that is quite a significant portion.

I know the railways are concerned about the competitive line rates, but I think the other thing to remember is that the original legislation was amended in the House to include an annual review to ensure that the railways are not "losing their shirts". We do not believe that will happen.

Mr. Cash: First of all, we think their cost base is at worst equal to the U.S., and the U.S. are surviving under a deregulation environment. They are probably at a lower cost base than their major competitors in the U.S.; plus there is the review mechanism built into this bill. I also have great faith in the ability of the people within the railways to manage their industry and run a viable and effective railroad under a re-regulated environment. I do not think they are going to get out of business.

The Chairman: Senator Macdonald.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, just a question that does not deal with bill. How do you ship your hazardous products to Newfoundland?

Mr. Ballard: Right now, sir, we are in the midst of a movement to containerization, and all these products which have moved from the old rail boxcar to containers are being tested with industry input as well as that of the Director of Operations of the Canadian Transport Commission.

Senator Macdonald: But they are still going by rail—

Mr. Ballard: Yes, sir, they are still going by rail to North Sydney and by rail beyond Port aux Basques.

The Chairman: Are there any further questions? Senator Adams.

Senator Adams: Yes. My question is about the percentage for the movement of goods. I see you only have about 5% moved by water. How much are you guys able to contract with the shippers? We heard that in some of the places the shippers in Canada cannot really compete with some of the Americans because they do not have big enough ships coming from other countries. That was one thing you mentioned about the cars; of those coming into Canada most come from Vancouver to get

[Traduction]

ceux de leurs principaux concurrents américains. Donc, si leurs charges sont moins lourdes, elles devraient pouvoir survivre.

M. Benjung: Suite à ce que Stephen nous dit, nous allons vous citer un cas, en fait Bob Amell va vous en dire plus long—où ça s'est réellement produit.

M. Amell: Oui, cela se rapporte à ce qui a été dit concernant la supériorité de l'entreprise ferroviaire américaine sur l'entreprise canadienne. C'est une grave erreur. Notre installation agricole au sud de l'Ontario, à Courtright en banlieue de Sarnia, est desservie par deux compagnies ferroviaires: le CN et la compagnie américaine CSX. Cela a créé une concurrence très saine au point où le CN a pu nous fournir des prix absolument fabuleux, ce qui lui a valu 77 pour 100 des contrats de transport d'ammoniac anhydre. Pour moi, c'est une portion très importante.

Je sais que les compagnies de chemin de fer sont inquiètes au sujet des prix concurrentiels, mais je pense que l'autre chose à se rappeler est que le projet de loi original a été amendé à la Chambre de manière à inclure une révision annuelle pour s'assurer que les entreprises n'y laissent pas leur chemise. Nous ne croyons pas que cela va arriver.

M. Cash: Premièrement, nous pensons que leurs frais d'exploitation sont au pis-aller égaux à ceux des États-Unis et les compagnies ferroviaires américaines survivent à la déréglementation. Or, les compagnies canadiennes ont probablement un coût d'exploitation plus bas que leurs principaux concurrents aux États-Unis. Enfin, il y a ce mécanisme de révision intégré au projet de loi. J'ai très confiance en l'habileté des entreprises ferroviaires à gérer leur entreprise et à maintenir un système ferroviaire efficace dans un contexte de déréglementation. Je ne pense pas qu'elles seront conduites à abandonner les affaires.

Le président: Sénateur Macdonald.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le Président, une simple question qui n'a rien à voir avec le projet de loi. Comment expédiez-vous les produits dangereux à Terre-Neuve?

M. Ballard: Présentement, nous sommes en plein mouvement de conteneurisation. Tous ces produits, autrefois transportés dans les vieux fourgons et qui sont maintenant acheminés par conteneur, sont soumis à des tests auxquels participent l'industrie ainsi que la Commission canadienne des transports.

Le sénateur Macdonald: Mais ces produits sont toujours transportés par voie ferrée.

M. Ballard: Oui. Ils sont toujours expédiés par train à Nord Sydney et par train au-delà de Port-aux-Basques.

Le président: Avez-vous d'autres questions, sénateur Adams?

Le sénateur Adams: Oui. Ma question a trait au pourcentage de marchandises qui peuvent être expédiées par un moyen ou un autre. Je constate que vous n'expédiez qu'environ 5 p. 100 de vos produits par eau. Quelle est l'importance des marchés que vous pouvez conclure avec les expéditeurs? On nous a laissé entendre qu'à différents endroits les expéditeurs canadiens ne peuvent concurrencer certains Américains parce qu'ils n'ont pas d'assez gros navires venant de l'étranger. C'est un

[Text]

down east. I was wondering if you perhaps mentioned some of the delays for three or four days and the switching of the cars. How do you guys operate with the shippers? Maybe it is a little different. I think you guys, being CIL, have not very much to do with the cars, the dealing and stuff like that.

Mr. Cash: Maybe I should explain a little bit about our business. Within North America our heavy movements are on rail. For instance, we have on lease to us 3,300-odd rail cars, which we use across North America. We monitor, certainly on a daily basis and in many cases on a shorter time than that, the position of those cars anywhere across the North American railroad system, and harass railways to keep them moving on time. It is a way of controlling our costs.

We move a certain amount of product by vessel on the Great Lakes, both between Canadian destinations and between Canada and the U.S. We also have some imports into the east coast from Europe. Our involvement in that is limited because we are primarily a Canadian-based corporation. Most of our market is taking goods from Canada and moving them into the U.S. or servicing the Canadian needs, so our exposure to incoming marine traffic is relatively limited. We have also relatively limited exports by sea. I suspect that will grow in time, but at the moment the most economic thing for us to do is move it by rail down into the U.S. I am not sure if that totally answers your question.

Senator Adams: Yes, I think there are people a little different from you guys. The factories and stuff like that are different; you make paints and stuff like that.

The only thing you did not mention was by air. I do not think you are using air very much for your stuff because it is mostly dangerous goods.

Mr. Benjung: The only things we ship by air are ourselves and we have been doing a lot of that lately.

The Chairman: Honourable senators, we have only a few minutes left of the time allotted. Yes, senator.

Senator MacDonald: Are you members of the Canadian Chemical Producers Association?

Some Witnesses: Yes.

Senator MacDonald: Do you know they are appearing this afternoon?

Some Witnesses: Yes.

Senator MacDonald: Why did you find it necessary to reinforce your support for these bills if the parent organization is here? Is there any variation or any changes in the position they have taken, as a member?

[Traduction]

point que vous avez mentionné au sujet des voitures; la plupart de celles-ci arrivent au Canada par Vancouver avant de prendre la direction de l'est du pays. Je me demande si vous avez fait état des retards de trois à quatre jours et du remplacement des autos. Comment vous organisez-vous avec les expéditeurs? Peut-être est-ce un peu différent. Je pense que vous autres de la CIL n'avez pas grand chose à voir avec les autos, les ententes et ce genre de question.

M. Cash: Il serait peut-être utile que je vous donne quelques explications au sujet de notre entreprise. En Amérique du Nord, nous effectuons notre transport lourd par rail. Par exemple, nous louons quelque 3 300 wagons que nous utilisons dans toute l'Amérique du Nord. Nous surveillons à tous les jours et, dans certains cas, à quelques heures d'intervalle la position de ces wagons partout dans l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain et harcelons les chemins de fer afin que ceux-ci arrivent à temps. C'est une façon de contrôler nos coûts.

Nous transportons une partie de nos produits par bateau sur les Grands Lacs entre différents ports canadiens et entre le Canada et les États-Unis. Certaines importations nous arrivent d'Europe par la côte est. Nos affaires à cet égard sont très limitées parce que nous sommes essentiellement une entreprise canadienne. Une grande partie de notre commerce consiste à prendre des biens fabriqués au Canada et à les envoyer aux États-Unis ou à répondre à la demande canadienne; c'est pourquoi nous avons peu à faire avec le transport maritime venant de l'étranger. De même, nous exportons très peu par la mer. J'imagine que cela va augmenter avec le temps mais pour l'instant le chemin de fer est le moyen de transport le plus économique en direction des États-Unis. Je ne sais pas si cela répond entièrement à votre question.

Le sénateur Adams: Oui, je pense qu'il y a des gens quelque peu différents de vous. Les usines et ce genre de chose sont différents; vous fabriquez de la peinture et d'autres produits semblables.

L'avion est le seul moyen que vous n'avez pas mentionné. Je pense que vous n'utilisez pas beaucoup l'avion parce que la plupart de vos produits sont dangereux.

M. Benjung: La seule chose que nous expédions par avion ce sont nos employés et nous avons fait de nombreux déplacements ces derniers temps.

Le président: Messieurs les Sénateurs il ne nous reste que quelques minutes du temps imparti. Oui, monsieur le Sénateur.

Le sénateur MacDonald: Faites-vous partie de la Canadian Chemical Producers Association?

Quelques témoins: Oui.

Le sénateur MacDonald: Saviez-vous que cette association doit faire une présentation cet après-midi?

Quelques témoins: Oui.

Le sénateur MacDonald: Pourquoi avez-vous jugé nécessaire de venir appuyer ces projets de loi si l'organisme-mère est ici? En tant que membre, leur position a-t-elle changé de quelque façon que ce soit?

[Text]

Mr. Cash: They are very supportive of this bill. As a corporation we have been involved in the consultation right from the start on these bills. We are very strongly in favour of them because we see that they are good for Canada. They are good for our business, but we also think their timing is right, that the excellent legislation put in place in the 1960s was right for that time—

Senator MacDonald: No, I understand your position; you have made it quite clear. Is there any change in the position you have and that of the association of which you are a member? Are there any subtle differences—

Mr. Benjung: The strengths we can bring to this process . . . and one area in which we think we have done rather well in the last three years is that we have been able to bring up concrete examples as to where there is a need for regulatory reform. Then also, once the regulatory changes were drafted, we were able to provide real world feedback in the process to show, yes, this is how we see it affecting us, and yes, it is good for us. The associations at times do not come down to that specific level. We are buyers of transportation and we are able to put it down into real world terms. We feel that commercial examples are our strengths in this process.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

Mr. Amell: I might add, Mr. Chairman, I have with me those documents if you would like them. We have trained our own people with these documents to make them familiar with the bill, if you would be interested in looking at them.

The Chairman: Thank you very much. Our next witness is Mr. Rand Matheson.

Mr. Rand Matheson, Transportation Consultant: Mr. Chairman, honourable senators, it is my intention to read my submission which consists of only four and a half pages. However, during the course of the presentation I may interject with several observations which occurred to me during the compilation of the study.

Given that my involvement in matters pertaining to Bill C-18 in proceedings prior to its enactment in the House has been relatively negligible and that considerable input regarding various sections of the bill had been made by carriers and shippers before the bill was passed, my comments will be limited to general observations on some key provisions and directed to one or two sections where recommendations are submitted or where clarification may be justified.

I want to extend what I think are deserving compliments to both your Senate committee and the House of Commons committee in the wisdom manifested in the passing and the obtaining of the Royal Assent to Bill C-21.

Some months before the U.S. Deregulations Enactments Motor Carrier Act of 1980 and the Staggers Rail Act of 1980 were passed in July and October of 1980 respectively, during the time discussions and consideration of deregulation of those modes were at their height, Mr. John Burgess, then Vice-President of Marketing of CNR Rail, Mr. Robert G. Barnstead,

[Traduction]

M. Cash: L'association appuie fortement ce projet de loi. En tant qu'entreprise, nous avons participé à la consultation dès le début de ces projets de loi. Nous sommes entièrement en faveur de ceux-ci parce que nous croyons qu'ils sont bons pour le Canada. Ils sont bons pour nos affaires mais nous pensons aussi qu'ils arrivent à point nommé tout comme les excellentes lois adoptées dans les années 1960 étaient bonnes à ce temps-là.

Le sénateur MacDonald: Non, je comprends votre position; c'est très clair maintenant. Votre position ainsi que celle de l'association à laquelle vous appartenez ont-elles changé? Y a-t-il des nuances subtiles?

M. Benjung: L'énergie que nous pouvons contribuer à cet égard . . . là où nous croyons avoir apporté une assez bonne contribution au cours des trois dernières années c'est que nous avons réussi à définir trois secteurs nécessitant une réforme des règlements. Après une première version du projet de modification des règlements, nous avons pu faire appel à notre expérience personnelle pour dire, et bien oui voilà la façon dont cela nous touche et, oui, nous y voyons des avantages. Les associations sont parfois incapables d'intervenir à ce niveau particulier. Notre entreprise achète du transport et nous pouvons en parler en termes réels. Nous pensons que notre expérience dans le domaine constitue notre force à cet égard.

Le président: Messieurs je vous remercie.

M. Amell: Monsieur le Président je désire mentionner que j'ai ces documents avec moi si vous les désirez. Nous les avons utilisés pour assurer la formation de notre personnel et le familiariser avec le projet de loi, si cela vous intéresse d'y jeter un coup d'œil.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Le prochain intervenant est Monsieur Rand Matheson.

M. Rand Matheson, expert-conseil en transport: Monsieur le président, messieurs les Sénateurs, j'ai l'intention de lire mon exposé qui ne comprend que quatre pages et demie. Cependant, je pourrai interrompre ma lecture pour vous présenter plusieurs observations que j'ai faites au cours de la préparation de cette étude.

Puisque j'ai peu collaboré aux travaux du projet de loi C-18 avant son adoption par la Chambre et que les transporteurs et les expéditeurs ont fait de nombreuses interventions au sujet de différents articles de ce projet de loi avant son adoption, mes observations, de nature générale, seront limitées à certaines dispositions clés et concerneront un ou deux articles pour lesquels des recommandations sont faites ou des clarifications sont jugées nécessaires.

Je désire féliciter le comité du Sénat ainsi que celui de la Chambre des Communes pour la sagesse dont ils ont fait preuve en adoptant le projet de loi C-21 et en lui accordant la sanction royale.

Quelques mois avant l'adoption en juillet et octobre 1980 de la *Deregulations Enactments Motor Carrier Act of 1980* et de la *Staggers Rail Act of 1980* aux États-Unis, pendant la période où les discussions sur la déréglementation de ces moyens de transport furent les plus intenses, monsieur John Burgess, alors vice-président du marketing du Canadien natio-

[Text]

former President of Canadian Pacific Express and Transport and myself were invited by Columbia University of New York to present papers on the Canadian experience in regulation at a seminar. The basic theme pertained to the regulatory upheaval in the new competitive environment.

I am stating this because I think it is important in relation to the considerations that have been going on and also to indicate my support to some of the actions that have been taken.

Therefore, attached as appendix 1, are self-explanatory excerpts from my presentation at Columbia. It is to be noted that in relation to Bill C-18, sections 23 to 278 and 279 of the National Transportation Act were singled out for criticism.

As to section 278, having come in late, I gathered the Canadian Industrial Corporation, or whatever your name is, was expounding about the hazardous article aspects.

I think you will probably know about it or will be interested in it. The only application during the existence of section 278 was a test case undertaken by Domtar Inc.—the name it is known by now—which was represented by myself. It took six years and nine months before a decision was rendered, evidently based on information largely developed over more than six years later. It stated in effect that the very hazardous commodity chlorine could be transported by truck as an alternative, adequate, competitive and safe system. In other words, chlorine was not captive to rail.

From appendix 1, it is to be noted that early in 1980 I was on record as being in favour of the proposed arbitration *démarche* as an effective means for settling disputes between the shippers and carriers. The procedure could even be broadened to include disputes between carriers of leasing companies, etc.

The committee might be interested to know—and I am saying this in support of the arbitration procedure—that with regard to maritime disputes, the first meeting of the Association of Maritime Arbitrators of Canada was held in Montreal, Quebec, on June 3, 1987. The creation of this organization was made possible by Bills C-107 and C-108, which were assented to in May 1986. Previously we in Canada had to accept in vessel charter parties—disputes, for example—the arbitration of other agreed-upon countries where such procedures were available.

I might say in my case I had an arbitration in London, England; I think all parties were quite happy with the decision that was rendered.

As to competitive line rates as an alternative to section 278 of the extant act being a measure to afford captive shippers the same relative advantage as would be obtained if served by two or more rail carriers, I entertain some reservations about whether or not it will meet the practical desideratum of captive shippers.

[Traduction]

nal, Monsieur Robert G. Barnstead, ancien président de la compagnie Canadian Pacific Express and Transport et moi-même, avons été invités par la Columbia University de New York pour parler de l'expérience du Canada dans le domaine de la réglementation. Le thème principal était orienté sur les bouleversements des règlements dans un nouveau domaine compétitif.

Je rappelle ces faits parce que je pense qu'ils sont importants par rapport aux événements qui ont eu lieu et pour manifester mon appui à certaines mesures qui ont été prises.

Par conséquent, vous trouverez ci-joint à l'appendice 1, des extraits pertinents de l'exposé que j'ai présenté à Columbia. J'attire votre attention sur les articles 23 à 278 et 279 du projet C-18 de la *Loi nationale sur les transports* qui se sont attirés des critiques.

Quant à l'article 278, n'ayant pas participé à tout le débat, j'en conclus que la Canadian Industrial Corporation, ou quel que soit le nom de votre entreprise, parlait des dangers liés aux marchandises dangereuses.

Je pense que vous connaissez la question ou que celle-ci vous intéressera. La seule application de l'article 278 pendant qu'il était vigueur est une cause type présentée par la compagnie Domtar Inc., nom sous lequel cette entreprise est maintenant connue, et que j'ai moi-même représentée. Il a fallu attendre six ans et neuf mois avant qu'une décision soit rendue, laquelle de toute évidence tenait compte de l'information recueillie en grande partie pendant les six années écoulées. La décision précisait que parmi les produits dangereux, le chlore pouvait être transporté à bord de camions et que ce moyen de transport offrait une solution de remplacement adéquate, compétitive et sûre. En d'autres mots, le chlore, n'était pas limité au seul transport par rail.

En vous référant à l'appendice 1, vous remarquerez qu'au début des années 1980, je m'étais montré en faveur de l'arbitrage proposé comme un moyen efficace pour régler les litiges entre les transporteurs et les expéditeurs. Cette procédure pourrait même être étendue aux désaccords entre les transporteurs de compagnies de location, etc.

Le Comité pourrait être intéressé de savoir, et je le mentionne pour appuyer le processus d'arbitrage, que, eu égard aux litiges maritimes, la première réunion de la Association of Maritime Arbitrators of Canada s'est tenue à Montréal, (Québec) le 3 juin 1987. L'adoption en mai 1986 des projets de loi C-107 et C-108 a permis la création de cet organisme. Auparavant dans le cas de litiges opposant par exemple des affréteurs de navires, il nous fallait accepter l'arbitrage d'autres pays reconnus où ce genre de règlement était en vigueur.

Je puis vous dire que j'ai personnellement participé à un arbitrage à Londres en Angleterre; je crois que toutes les parties concernées ont été satisfaites de la décision rendue.

Quant aux prix concurrentiels en remplacement de l'article 278 de la Loi existante comme mesure offrant aux expéditeurs captifs les mêmes avantages relatifs qu'ils auraient s'ils pouvaient faire affaire avec deux transporteurs ferroviaires ou plus, j'ai quelques réticences quant à la possibilité de satisfaire aux exigences pratiques des expéditeurs captifs.

[Text]

However, since under clause 267, the agencies shall make a review of the act at the expiration of the year 1988, it is respectfully submitted that in any considerations under review, the Minister direct under the catch-all paragraph 267.(2)(g) the person or persons conducting the review to give particular attention to the intent of Parliament in enacting clauses 134 to 143 inclusive. If an addendum to paragraph (g) to this end is necessary, so be it.

The attention of the committee should be drawn to the fact that a joint routing from the select territory via Saint John, N.B., is currently precluded as a result of the decision of the Supreme Court of Canada some years ago. In this connection the court found that the railway board had jurisdiction under the Maritime Freight Rate Act toward rate reductions on freight to the west from points on the CNR, on which reductions are compulsory via Saint John, and thence over the CPR, on which reductions are only optional under section 8 of the Maritime Freight Rates Act, but may order reductions via St. Rosalie, which is a junction point of the CNR west of the select territory affected by the act.

In my submission to the Turgeon royal commission in 1949, it was submitted:

While this whole matter of alternative routings appears to be one for an investigation directed to (a) a balanced arrangement in the interest of both the railways and shippers and (b) the practicability of universal interchange in Canada, it is, however, specifically recommended that such changes that are necessary in the Maritime Freight Rates Act be effected to restore the alternative routing privileges that previously existed via Saint John, N.B.

No action was taken on the recommendation. However, the question arises as to whether or not as Bill C-18 now stands, mandatory joint line rates can be applied outbound via Saint John, N.B. under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act, or if further amendments are necessary under appropriate legislation to negate the decision of the Supreme Court of Canada if the sequential amendments to the Maritime Freight Rates Act in Bill C-18 does not cover the aforementioned edict.

Incidentally, I have been considerably intrigued at the *raison d'être* behind the use of miles in clause 135.(4), whereas in clause 152.(2) reference pertaining to interswitching distance is expressed in terms of kilometres. Inquiries directed to interested parties have elicited the reply that they notice the use of both the imperial and metric terms in the bill, but were not aware of any reasons except perhaps, with all due respect, it represents a Freudian slip.

[Traduction]

Cependant, puisqu'en vertu de l'article 267, les organismes doivent examiner la loi à la fin de 1988, on demande bien respectueusement que, quel que soit le point à l'étude, le Ministre demande qu'aux termes du paragraphe fourre-tout 267.(2)g), la ou les personne(s) effectuant l'examen tiennent compte de l'intention du législateur au moment de l'adoption des articles 134 à 143 inclusivement. S'il est nécessaire d'ajouter à cette fin un addendum à l'alinéa g), qu'il en soit ainsi.

On devrait attirer l'attention du comité sur le fait que l'itinéraire conjoint à partir d'un territoire désigné via Saint-Jean (N.-B.) est actuellement exclu compte tenu d'une décision de la Cour suprême du Canada il y a quelques années. La Cour a établi qu'en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes le comité des chemins de fer avait compétence pour diminuer les taux pour les marchandises à destination de l'ouest à partir de points desservis par le CN, où les réductions sont obligatoires via Saint-Jean et de là, sur le réseau du CP, les réductions sont facultatives en vertu de l'article 8 de la loi précitée; cependant le comité peut imposer des réductions via Ste-Rosalie qui est un point de jonction du CN à l'ouest du territoire désigné mentionné dans la Loi.

Dans la présentation que j'ai faite devant la Commission royale Turgeon en 1949, j'ai dit ce qui suit:

Alors que les itinéraires de remplacement justifient une étude pour a) prévoir de justes mesures dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs et b) examiner la possibilité d'établir l'interconnexion globale au Canada, cependant nous recommandons expressément que les modifications nécessaires à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soient apportées pour rétablir les privilèges à l'égard des itinéraires de remplacement qui existaient antérieurement via Saint-Jean (N.-B.)

On n'a pas donné suite à la recommandation. Il y a toutefois un point d'interrogation. Est-il possible, compte tenu de la formulation actuelle du projet de loi C-18, d'appliquer un tarif commun obligatoire au transport de marchandises à destination de l'étranger via Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique ou faut-il amender d'autres lois connexes pour nullifier la décision de la Cour suprême du Canada si les amendements corrélatifs apportés à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et figurant dans le projet de loi C-18 sont insuffisants.

Incidentement je suis très intrigué par l'emploi du mot «milles» à l'article 135(4) et du mot «kilomètres» à l'article 152(2) qui porte sur la distance entre les gares d'échange. J'ai demandé des précisions à ce sujet et les intéressés m'ont répondu qu'ils avaient remarqué qu'on employait des termes du système métrique et du système impérial et que la seule explication qu'ils pouvaient fournir était qu'il s'agissait peut-être d'un lapsus freudien.

[Text]

As to the interswitching distance extension, it is my opinion that it is long overdue and would be beneficial to both shippers and the principal carriers from a competitive overview.

I now turn to clause 45, which reads:

Where a person who transports goods by a mode of transportation charges a rate, expressed as a single sum, for the carriage of goods partly by one mode of transportation and partly by another, the Agency, for the purpose of determining whether a rate charge is contrary to any Act of Parliament, may require the person to declare forthwith to the Agency, or may determine, what portion of the single sum is charged in respect of the carriage of goods by each such mode of transportation.

In response to an inquiry, I am told, it constitutes merely an updating of section 267 of the extant National Transportation Act. See appendix 2 for concordance of the provision.

It appears that the provision has grown considerably to encompass any act of Parliament, which of course would include the Shipping Conferences Exemption Act 1987, Competition Act, or any act directly or indirectly involving a rate. The question arises whether the provision is actually necessary, keeping in mind the other provisions set forth in Bill C-18. In fact, in relation to door-to-door rates applicable to overseas shipments, those are negotiated by steamship lines to facilitate the movement of overseas shipments. In the use of conferences, they may be in the form of published or contract confidential rates on file with the agency.

A few months ago, it was established that between 40% and 50% of the traffic in the North Atlantic trade moves on door-to-door rates, and 70% in the United States, and still growing. That latter observation in the United States is based on information received from the Federal Maritime Commission.

The containers on flatcars are either owned or leased by the ocean liners. Quite a proportion of traffic through eastern Canadian ports and Atlantic coast U.S. ports, for example, are highly competitive and ocean rates are relatively equalized despite considerable differences in ocean distances. Inland proportional rates, lower than domestic rates, form part of the structure.

In Canada, like the United States, the Shipping Conferences Exemption Act by its very title does not apply to non-member, common carriers. Depending upon revenue needs, the revenue on a door-to-door basis goes into one pot of the steamship liner and would be allocated according to modal and competitive needs.

In the United States, the inland portion of the through rates are not filed with the Interstate Commerce Commission. Containers on flatcars are not regulated. While export rail rates

[Traduction]

Pour ce qui est de l'augmentation de la distance entre les gares d'échange, je suis d'avis que cette mesure aurait dû être prise depuis longtemps et qu'elle serait avantageuse tant pour les expéditeurs que pour les transporteurs principaux sur le plan de la concurrence.

Je passe maintenant à l'article 45 qui se lit comme suit:

«Lorsqu'une personne qui transporte des marchandises par un mode de transport pratique un prix, exprimé sous forme de somme unique, pour le transport par plus d'un mode, l'Office peut, pour déterminer si ce prix est contraire à une loi fédérale, sommer celle-ci de préciser sans délai quelle partie est attribuable à chacun des modes utilisés, ou le faire lui-même.»

En réponse à la question que j'ai posée à ce sujet, on a tout simplement répondu qu'il s'agissait d'une mise à jour de l'article 267 de la Loi nationale sur les transports qui est toujours en vigueur. On pourra consulter l'annexe 2 pour vérifier la concordance de la disposition.

La disposition semble s'être élargie considérablement pour englober toute loi adoptée par le Parlement, ce qui comprend bien entendu, la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes et la Loi sur la concurrence ou toute loi dans laquelle il est question directement ou indirectement d'un tarif. Une question se pose: La disposition visée est-elle vraiment nécessaire compte tenu des autres dispositions du projet de loi C-18? De fait, dans le cas du transport porte à porte qui s'applique aux expéditions outre-mer, le tarif est négocié par les entreprises de transport maritime pour faciliter le transport outre-mer. En ce qui a trait aux conférences, le tarif peut être publié ou faire l'objet d'un contrat confidentiel déposé auprès de la Commission.

Il y a quelques mois, on a déterminé qu'entre 40 p. 100 et 50 p. 100 du commerce dans la région de l'Atlantique Nord se faisait selon un tarif de transport porte à porte. Aux États-Unis, ce pourcentage est de l'ordre de 70 p. 100 et il est toujours à la hausse. Ce dernier pourcentage est fondé sur des renseignements fournis par la Federal Maritime Commission.

Les conteneurs sur wagons plats appartiennent aux propriétaires de navires de ligne ou sont loués par eux. Un fort pourcentage du trafic qui passe par les ports de l'est du Canada et par les ports américains de la côte atlantique, par exemple, est très concurrentiel et les tarifs transocéaniques sont relativement égalisés malgré les écarts considérables en ce qui concerne les distances maritimes. Le tarif proportionnel inférieur au tarif intérieur est intégré à la structure tarifaire.

Au Canada, comme aux États-Unis, la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes comme son nom l'indique, ne s'applique pas aux transporteurs publics qui ne sont pas membres des conférences. Selon les besoins financiers, les recettes provenant du transport porte à porte sont versées au compte de l'entreprise de transport maritime pour être réparties selon les besoins en matière de transport multimodal et de concurrence.

Aux États-Unis, la partie du tarif direct qui représente le tarif intérieur n'est pas déposée auprès de la Interstate Commerce Commission. Le transport des conteneurs sur wagons

[Text]

from Chicago, Illinois to Montreal, Quebec are currently filed with the commission, those factors may not necessarily be the inland rail proportion. A combination of non-regulated to the border plus a regulated rate on file with the commission could be the north Atlantic factor that makes up the door-to-door charges against particular exports.

If there is some substantive reason why this omnibus clause 45 should be retained, it is recommended that an addendum to clause 45 be made after the word "transportation" to read:

Except that this section does not apply to the inland haul of the overseas movement of goods in containers on flatcars or on trucks between a place or port in Canada and a port or place in a foreign country.

One cannot stress too strongly the sensitivity of the inland factors on the overseas movement of goods and any provision pertaining to the movement of goods overseas by whatever mode dictates the exercising of caution to preclude increasing inland factors to the extent that the total door-to-door cost will result in a diversion of overseas traffic from Canadian ports. Thank you.

The Chairman: Are there any questions? Senator Stewart.

Senator Stewart: Mr. Chairman, we have here a very terse presentation on a complicated subject. I am sure those involved would have no problem understanding the full implications of the presentation. I am not involved so I am going to ask a question or two for clarification.

Mr. Matheson, how would your proposed amendment to clause 45 of the bill affect the operation of the clause? Clause 45, as you stated, deals with a situation where two or more modes of transportation are used. I guess it is only two modes of transportation. In that situation the agency, for the purpose of determining whether a rate charged is contrary to any act of Parliament, for example, the requirement that it be compensatory, may require the person to declare forthwith to the agency, or the agency itself may determine what portion of the single sum is charged for the carriage of goods by each such mode of transportation.

I think we understand the purposes of clause 45 as it now reads. Mr. Matheson would have it amended to provide that it would not apply to the inland haul of the overseas movement of goods in containers on flatcars or on trucks within Canada and a port or place in a foreign country, within Canada or between Canada and the United States. It is essentially what is being stated. Why do you want this exception from the allocation of a portion of the total costs?

Mr. Matheson: Mr. Senator, my answer is this. In the United States, door-to-door rates—that is, a rate from Chicago to Rotterdam, Antwerp or beyond—are filed with the Federal Maritime Commission. In the United States, we have two bodies: the ICC—the Interstate Commerce Commission—and the Federal Maritime Commission.

In the United States, with whom we are in competition, to the North Atlantic—I am using the North Atlantic here—the

[Traduction]

plats n'est pas réglementé. Même si le tarif du transport de marchandises destinées à l'exportation, de Chicago, Illinois, à Montréal, Québec, est actuellement déposé auprès de la Commission, cela ne représente pas nécessairement le pourcentage du transport ferroviaire intérieur. Une combinaison du tarif du transport non réglementé à la frontière et du tarif du transport réglementé déposés auprès de la Commission pourrait constituer le facteur nord-atlantique constituant le prix du transport porte à porte de certaines marchandises d'exportation.

S'il existe une raison réelle de conserver cet article d'ensemble, soit l'article 45, je propose que l'on ajoute ceci après le mot «transport» :

«sauf que le présent article ne s'applique pas au transport intérieur entre un endroit ou un port au Canada et un port ou un endroit dans un pays étranger des conteneurs expédiés outre-mer sur wagons plats ou par camion».

On ne peut insister suffisamment sur l'importance des facteurs intérieurs sur le transport de marchandises outre-mer et dans la formulation de toute disposition se rapportant au transport de marchandises outre-mer, par quelque moyen de transport que ce soit, il faut faire preuve de prudence pour empêcher que le coût du transport intérieur augmente au point d'éloigner le trafic outre-mer des ports canadiens. Merci.

Le président: Y a-t-il des questions? Monsieur Stewart.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, voici un exposé très concis d'un sujet compliqué. Je suis certain que les initiés n'auraient aucune difficulté à en comprendre toutes les répercussions. Quant à moi, qui suis un profane, j'aimerais obtenir quelques éclaircissements.

Monsieur Matheson, quel effet aurait l'amendement que vous proposez sur l'application de l'article? L'article 45, comme vous l'avez mentionné, porte sur les situations où plusieurs moyens de transport sont utilisés. Je pense qu'il s'agit de deux moyens de transport seulement. Dans un tel cas, l'Office, pour déterminer si le prix demandé est contraire à une loi adoptée par le Parlement, par exemple l'obligation d'être compensatoire, peut exiger que la personne fasse sur-le-champ une déclaration ou peut déterminer lui-même la partie de la somme globale à imputer à chacun des moyens de transport utilisés.

Je pense que nous comprenons le but visé par l'article 45 dans sa formulation actuelle. Dans son amendement, M. Matheson propose que le transport à l'étranger de conteneurs sur wagon plat ou camion entre le Canada et un endroit ou un port dans un pays étranger, au Canada ou entre le Canada et les États-Unis soit exclu de l'application de l'article 45. Pourquoi?

M. Matheson: Voici. Aux États-Unis, le tarif du transport de porte à porte, c'est-à-dire le tarif du transport de Chicago à Rotterdam, à Antwerp ou à un endroit plus éloigné est déposé auprès de la Federal Maritime Commission. On retrouve, aux États-Unis, deux organismes, soit la Interstate Commerce Commission et la Federal Maritime Commission.

Aux États-Unis, avec qui nous sommes en concurrence jusqu'à l'Atlantique Nord, dans le cas qui nous intéresse, le

[Text]

through rate is not unscrambled, so there could be in the United States as well a conference line or a common carrier that is not a member of a conference.

So here we are in Canada, under clause 45, as I read it, if a person—and incidentally, I might divert a minute on that particular point—consummates an arrangement with a railway in order to meet a competition from the United States, for example, from a corresponding industry, he would be asked to unscramble his rate and his rate would be put up for the public. Except under the Competition Act, maybe, the non-member of that conference would not have to do that because he is not subject to the present National Transportation Act or the act to come into effect.

Therefore, adverting to your statement on policy in this act where encouragement of traffic through Canadian ports is part of the policy, then you would have a situation where a steamship line serving a Canadian port—now incidentally, there are some steamship lines serving Canadian ports as well as United States' ports, so there is an advantage given to our competition. In some cases where a shipping line is not a member of a conference, he is free to do whatever he wishes, except under the Competition Act where he is in violation of section 34 in regards to predatory rates. I hope I have clarified your question.

Senator Stewart: Let me try to develop an example. Let us say we have a shipper at Montreal or perhaps Cornwall; some place—

Mr. Matheson: Some place beyond Montreal.

Senator Stewart: Yes. You are suggesting that conceivably, the shipper shipping to Rotterdam might use a railway line operating, let us say, to Portland, Maine or New London, Connecticut or New York and then a shipping company from that point to Rotterdam as a cheaper alternative than to go down the St. Lawrence or through the ports of Halifax and Saint John, hence to Rotterdam.

Mr. Matheson: In answer to your question, sir, I am told that today there is a large volume of traffic moving via United States ports from Ontario. A large part of that movement is by truck going down right to the Port of New York and New Jersey, as they call it. If under this particular clause 45 they do not have to declare what the rate is, they ship right straight through the port and that is it. At one time the Federal Maritime Commission, under its broad powers of jurisdiction, thought they could force conference lines serving United States' ports on inbound traffic to file their rates. Acts were passed in Great Britain to the effect that they had no business in doing that. It was not within their jurisdiction.

I feel that this is a protective measure, giving our Canadian carriers and those that serve our Canadian ports the freedom of not having to unscramble a door-to-door rate from a Canadian origin to a destination in Europe. In that way we are protecting our export industries.

[Traduction]

tarif direct est global. Il pourrait donc y avoir aux États-Unis une ligne de la conférence et un transporteur public hors-conférence.

Ici, au Canada, en vertu de l'article 45, tel que je le comprends, si une personne, et incidemment je pourrais m'attarder sur ce point particulier, si une personne conclut un accord avec une compagnie de chemin de fer pour soutenir la concurrence américaine, par exemple une entreprise correspondante, on lui demanderait de définir son tarif et de l'afficher. Sauf en vertu de la Loi sur la concurrence, peut-être, la personne qui n'est pas membre de la conférence n'aurait pas à procéder de cette façon n'étant pas soumise à la Loi nationale sur les transports qui est en vigueur ou qui le sera.

Donc, par rapport à l'énoncé de politique de la présente loi, étant donné que la politique vise entre autres à favoriser le trafic par les ports canadiens dans les cas où une entreprise de transport maritime sert un port canadien—entre parenthèses, il y a des entreprises de transport maritime qui servent les ports canadiens et les ports américains—nous donnons un avantage à nos concurrents. Les entreprises de transport maritime qui ne font pas partie d'une conférence peuvent agir à leur gré, sauf en vertu de la Loi sur la concurrence où l'entreprise est en contravention de l'article 34 au regard des tarifs prédateurs. J'espère que ces éclaircissements vous satisfont.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de présenter un exemple. Mettons que nous avons un expéditeur situé à Montréal ou à Cornwall, quelque part . . .

M. Matheson: Quelque part au-delà de Montréal.

Le sénateur Stewart: Oui. Vous voulez dire que l'expéditeur qui envoie de la marchandise à Rotterdam pourrait vraisemblablement passer par une ligne de chemin de fer qui se rend, par exemple aux endroits suivants : Portland, Maine ou New London, Connecticut ou New York et ensuite par une entreprise de transport maritime pour le transport jusqu'à Rotterdam, ce qui serait une solution plus économique que de passer par le Saint-Laurent ou par les ports de Halifax et de Saint-Jean.

M. Matheson: On me dit, Monsieur, qu'aujourd'hui une grande quantité de marchandises est expédiée à partir de l'Ontario via les ports américains. Une grande partie de ce transport se fait par camion jusqu'au port de New York et New Jersey, comme on le nomme. Si l'article 45 ne les oblige pas à déclarer le tarif qui s'applique, la marchandise est expédiée directement à l'étranger. C'est ainsi que les choses se passent. La Federal Maritime Commission a déjà cru, de par ses vastes attributions, pouvoir forcer les lignes, constituées en conférence et desservant les ports américains pour le trafic d'arrivée, à déposer leurs tarifs. La Grande-Bretagne adopta alors des lois lui déniaient tous droits d'ingérence dans ce domaine. Il ne relevait pas de sa compétence.

J'estime qu'il s'agit d'une mesure protectrice, permettant à nos transporteurs canadiens et à ceux qui desservent nos ports canadiens de ne pas avoir à déchiffrer un tarif pour les services porte à porte d'un point de départ canadien à un point d'arrivée européen. Nous protégeons ainsi nos industries d'exportation.

[Text]

Senator MacDonald: Mr. Matheson, in reference to 1967 competitive line rates, you say:

I entertain some reservations whether or not it will meet the practical desideratum of "captive" shippers.

Now my first comment is that folks from Cape Breton cannot resist the temptation to break into Latin.

Mr. Matheson: Thank you, sir.

Senator MacDonald: With regard to my second comment, I got some help from council. You say:

... the Minister direct under the "catch all" (g) of Section 267 ...

Mr. Matheson: Yes, I called it a catch-all because it gives a broad ...

Senator MacDonald: There is not any (g).

Mr. Matheson: Maybe I have the wrong number, then.

No, there is a (g) to 267. It says:

such other matters as the Minister may refer to the agency.

Senator MacDonald: "Such other matters as the minister May refer to the agency" is (f) here.

Mr. Matheson: Well, it is (g) on mine.

The Chairman: Are there any further questions? Okay, our next witness is Mr. I.B. Scott.

Mr. I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail: I would like to make a brief opening statement and then we will answer any questions your colleagues may wish to put to us.

We welcome the opportunity to appear before the committee to explain our position on Bill C-18, and we thank you for your invitation to us to do so.

Insofar as the regulation of Canadian railways is concerned, it is clear that this bill is based on the premise that greater reliance on competition and market forces can result in lower rates and better service to shippers. We do not dispute this premise. Fair competition can be a highly effective mechanism to create an efficient marketplace from the viewpoint of both the suppliers and the consumers of railway services.

CP Rail itself proposed several of the fundamental changes incorporated in Bill C-18; for example, confidential contracts, expanded interswitching and rate arbitration. Certainly we have no objection to many other measures in the bill, such as the abolition of collective rate-making, an expedited public interest investigation process and the payment of reparations. Without exception, these are strongly pro-competitive measures. Properly applied, they can yield benefits for the industry and its shippers.

However, in our belief the bill fails to appreciate to the extent it should that competition is a two-way street. The legitimate needs of carriers must be balanced with those of

[Traduction]

Le sénateur MacDonald: Monsieur Metheson, en parlant des tarifs de ligne concurrentiels de 1967, vous dites:

J'entretiens certaines réserves quant à savoir si cette mesure répondra au desideratum pratique des expéditeurs captifs.

Je dois d'abord constater que nos amis du Cap-Breton ne peuvent s'empêcher d'utiliser leur latin.

M. Matheson: Merci, monsieur.

Le sénateur MacDonald: Deuxièmement, j'ai eu recours au Conseil. Vous dites:

... le Ministre dirige en vertu de l'alinéa «fourre-tout» (g) de l'article 267 ...

M. Matheson: Je l'ai appelé fourre-tout parce qu'il donne une vaste ...

Le sénateur MacDonald: Il n'y a pas d'alinéa (g).

M. Matheson: J'ai peut-être le mauvais numéro.

Non, il y a un alinéa (g) à l'article 267. Il stipule:

toute autre question soumise par le Ministre à l'Office.

Le sénateur MacDonald: «Toute autre question soumise par le Ministre à l'Office» se trouve au paragraphe (f) dans mon texte.

M. Matheson: Bon, moi je l'ai à l'alinéa (g).

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Bien, notre prochain intervenant est monsieur I. B. Scott.

M. I. B. Scott, président et directeur général de CP Rail: J'aimerais faire une brève déclaration préliminaire avant de répondre aux questions de vos collègues.

Nous sommes heureux de nous présenter devant le Comité pour expliquer notre position sur le projet de loi C-18, et nous vous remercions de votre invitation.

En ce qui a trait à la réglementation sur les chemins de fer canadiens, ce projet de loi s'appuie de toute évidence sur le fait que tabler davantage sur la concurrence et les forces du marché peut contribuer à abaisser les tarifs et à améliorer le service aux expéditeurs. Ce fait est indiscutable. Une juste concurrence peut constituer un moyen des plus efficaces pour créer un marché rentable autant pour les fournisseurs que pour les usagers des services ferroviaires.

La compagnie CP Rail a elle-même proposé plusieurs des principales modifications au projet de loi C-18, telles que les contrats confidentiels, l'agrandissement des limites d'interconnexion et l'arbitrage des propositions de tarifs. Beaucoup d'autres mesures contenues dans ce projet de loi reçoivent notre approbation, comme l'abolition de la tarification collective, une méthode d'enquête d'intérêt public accélérée et le paiement des réparations. Sans conteste, il s'agit là de mesures favorisant largement la concurrence. Appliquées à bon escient, elles peuvent générer des bénéfices pour l'industrie et les expéditeurs.

Toutefois, nous estimons que le projet de loi ne tient pas suffisamment compte du fait que la concurrence est à double tranchant, les besoins légitimes des transporteurs doivent tenir

[Text]

shippers. We have already seen, both in Canada and in the United States, the rather disastrous consequences of rate regimes that subordinated the revenue requirements of the railways to other considerations. I have in mind here the rate regime that for many years was in effect for the carriage of grain in western Canada and, in fact, the rate regime that led to the creation of the Staggers Act in the United States in order for the rail carriers to receive a better revenue situation than they had previously.

Currently, the Canadian railway industry is not in a strong financial position. Under Bill C-18 railway rates are expected to fall. That is one of the objectives of the bill. The authors of the bill believe sufficient volumes of new traffic will be generated to compensate for the rate reductions. However, during the course in which this bill and the document *Freedom to Move* have been examined, we have seen no evidence of how the new traffic is to be generated.

Also, we have serious reservations about the ability of the railways to reduce cost on a significant scale using the line rationalization procedures contained in the bill. The procedures in the bill are an improvement over those now existing, but in our view they are excessively cautious.

Railways are consumers of capital on a massive scale. If, because of this bill, we are unable to earn the returns necessary to attract and retain that capital, then we will be unable to sustain the capacity and service levels shippers need. In the longer run, of course, this can only work against the best interests of shippers.

The most disturbing feature of the bill is its introduction of competitive line rates, a mechanism whereby a shipper may require a railway to hand over traffic to a competitor notwithstanding its own ability to carry the traffic from origin to destination. This provision turns on its head the longstanding principle of the railway industry that the originating rail carrier is entitled to the line haul of traffic. Put very simply, the measure is a disincentive to railway investment.

Particularly disturbing is the fact that competitive line rates could be used to require Canadian railways to yield the line haul of traffic to United States rail carriers. In effect, United States railroads could access Canadian traffic with impunity because Canadian railways are not extended similar privileges to traffic in the United States. That makes the arrangement wholly one-sided in favour of the American roads and has the potential to drain both revenues and railway jobs from Canada.

We have made our concerns known to the Minister of Transport and to those members of the House of Commons who worked in committee on the legislation. One result has been the inclusion in the bill of measures that call for an annual review and a review at the end of four years of the effect of competitive line rates on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of railway companies. While these measures are well intentioned, they will allow action only after the damage is done. To use a well-worn meta-

[Traduction]

compte de ceux des expéditeurs. Nous avons déjà vu, au Canada comme aux États-Unis, les conséquences plutôt désastreuses des régimes tarifaires qui subordonnaient la rentabilité des chemins de fer à d'autres facteurs. Je songe à ce régime tarifaire appliqué pendant de nombreuses années pour le transport du grain dans l'Ouest canadien. C'est ce même régime tarifaire qui a provoqué la création aux États-Unis de la Staggers Act visant à améliorer le revenu des transporteurs par chemin de fer.

Actuellement, la position financière de l'industrie du chemin de fer au Canada n'est guère reluisante. Le projet de loi C-18 prévoit une baisse des tarifs ferroviaires. C'est l'un des objectifs du projet de loi. Les responsables de ce projet de loi croient à des débits suffisants de nouveau trafic pour compenser les réductions tarifaires. Toutefois, pendant l'examen de ce projet de loi et du document «Aller sans entraves», nous n'avons vu aucun signe de nouveau trafic.

De plus, nous doutons sérieusement de la capacité des chemins de fer à réduire de façon importante les coûts au moyen des méthodes de rationalisation des lignes préconisées dans ce projet de loi. Ces méthodes sont meilleures que les méthodes actuelles mais nous estimons qu'elles sont exagérées.

Les chemins de fer sont de grands consommateurs de capitaux. Si ce projet de loi nous empêche de percevoir les revenus nécessaires pour attirer et garder ces capitaux, il nous sera alors impossible de maintenir les niveaux de capacité et de service exigés par les expéditeurs. À longue échéance, les expéditeurs ne peuvent qu'en être perdants.

L'aspect le plus inquiétant de ce projet de loi réside dans l'introduction de tarifs de ligne concurrentiels. Par cette disposition, un expéditeur peut obliger une compagnie de chemin de fer à remettre le trafic à un concurrent qu'elle que soit sa capacité d'assurer le trafic du point de départ au point d'arrivée. Cette disposition renie le vieux principe de l'industrie du chemin de fer à l'effet que le transporteur ferroviaire du point de départ assume tout le transport de ligne sur grande distance. Bref, cette mesure réprime l'immobilisation ferroviaire.

Il est d'autant plus inquiétant de constater que les tarifs de ligne concurrentiels pourraient être utilisés pour obliger les chemins de fer canadiens à céder le trafic de ligne sur grande distance à des transporteurs ferroviaires américains. En effet, les chemins de fer des États-Unis pourraient avoir accès au trafic canadien en toute impunité étant donné que les chemins de fer canadiens n'ont pas les mêmes privilèges aux États-Unis. Cette disposition ne profite qu'aux Américains et elle leur permet de soutirer les revenus et les emplois dans les compagnies de chemins de fer du Canada.

Nous avons fait part de nos inquiétudes au ministre des Transports ainsi qu'aux membres de la Chambre des Communes qui ont fait partie du comité sur la réglementation. C'est ainsi qu'on a ajouté dans le projet de loi des mesures prévoyant une étude annuelle ainsi qu'une étude au bout de quatre ans sur les conséquences des tarifs de lignes concurrentiels sur les recettes, sur la viabilité financière, sur les investissements en immobilisations et sur les niveaux de service des compagnies de chemin de fer. Malgré le bien-fondé de ces mesures, elles ne permettront que de réparer les dégâts. Pour employer une

[Text]

phor, it may turn out to be a case of shutting the stable door after the horse has bolted.

Realistically, the effectiveness of these reviews will depend on how successfully the personnel of the new transportation agency and the Transport Minister of the day are able to maintain the critical balance between the financial health of the railways and the legitimate needs of shippers. I truly hope and trust they are ready for the task.

Mr. Chairman, we shall be pleased to respond to any questions you or your colleagues may have on the subject-matter.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott.

Honourable senators, do you have any questions? Senator Spivak.

Senator Spivak: If I can just start, you say here in your submission that Canadian railways under the competitive line rates, which is your major serious objection, are to yield the line haul of traffic. However, that is only if they are not competitive, is that not right?

How is this supposed to work? I mean, if you meet the competition's price, then you do not have to yield; is that not correct?

Mr. Scott: That is correct. If we meet the competition on price or service characteristics, we do not yield to traffic, but if we are unable to because of a different underlying cost basis For example, Burlington Northern, which is a very low-cost American road because of the very high volumes they have and the characteristics under which they operate, could come in able to compete against us in a way that would cause us to yield that traffic and we would be unable to compete against them because American law does not give that privilege. The Staggers Act does not have the competitive access measures that this bill does; it is quite a different act.

Senator Spivak: Yes. I would like you to elaborate on that a little later.

We heard from someone from the CIL, who were here previously, that Canadian railways have a lower cost base than American railways. You are disputing that. Is it not accurate?

Mr. Scott: Yes, I am disputing that, and I think in some of the studies done for the government you will find support for the position I am taking.

I think what the witness was referring to was averages of American roads and averages of the Canadian roads. The fact is, however, we do not compete against the average of U.S. roads; we compete against certain specific roads. In the case of CP Rail—

Senator Spivak: Drowning in six inches of water.

Mr. Scott: That is right. Burlington Northern is our key competitor in the United States in all of the west of Canada.

Senator Spivak: You are then saying that you do not think you can manage better or that this increased competition will not enable you to be competitive enough where those competi-

[Traduction]

expression bien connue, ce sera comme fermer la cage quand les oiseaux se sont envolés.

Concrètement, l'efficacité de ces études dépend de la mesure dans laquelle le personnel du nouvel Office national des transports et le ministre des Transports en fonction réussiront à maintenir l'équilibre décisif entre la santé financière des chemins de fer et les besoins légitimes des expéditeurs. J'espère et je crois sincèrement qu'ils sont prêts à se mettre à la tâche.

Monsieur le président, il nous fera plaisir de répondre à vos questions et à celles de vos collègues sur le sujet.

Le président: Merci, monsieur Scott.

Honorables sénateurs, avez-vous des questions? Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Pour commencer, vous alléguiez que les chemins de fer canadiens soumis à des prix de ligne concurrentiels, qui soulèvent votre principale objection, devront céder le transport de ligne sur grande distance. Seulement s'ils ne sont pas concurrentiels, n'est-ce pas?

Donc, si vos prix sont concurrentiels vous pouvez poursuivre votre transport, si je ne me trompe pas?

M. Scott: Exact. Si nos prix ou nos services font face à la concurrence, nous n'avons pas à céder le transport, mais si nous ne pouvons y faire face à cause d'un prix de base différent Par exemple, la compagnie Burlington Northern, qui est une compagnie de chemin de fer américaine pratiquant des prix très modiques en raison de ses forts débits de trafic et de ses caractéristiques d'exploitation, pourrait entrer en concurrence avec nous et nous forcer à abandonner le transport car nous serions incapables de la concurrencer en raison des lois américaines. La Staggers Act ne renferme pas de mesures prévoyant l'accès concurrentiel comme celles contenues dans ce projet de loi; c'est une loi complètement différente.

Le sénateur Spivak: Oui, j'aimerais que vous nous donniez davantage de précisions un peu plus tard.

L'un des représentants de la CIL Incorporée, qui a témoigné précédemment, nous a confié que les chemins de fer du Canada pratiquent un prix de base moins élevé que celui des chemins de fer américains. Vous contestez cette assertion. Elle est inexacte?

M. Scott: Oui je la conteste et certaines des études effectués à l'intention du gouvernement me donnent raison sur ce point.

Je crois que l'intervenant évoquait les moyennes des chemins de fer des États-Unis et celles du Canada. En réalité, nous ne faisons pas concurrence à la moyenne des chemins de fer américains mais bien à des chemins de fer bien déterminés. Dans le cas de CP Rail—

Le sénateur Spivak: Qui se noie dans six pouces d'eau.

M. Scott: Exact. La compagnie Burlington Northern est notre principal concurrent américain dans tout l'Ouest canadien.

Le sénateur Spivak: Vous nous dites donc que vous ne croyez pas pouvoir faire mieux ni même que cette concurrence accrue puisse vous rendre suffisamment concurrentiel avec

[Text]

tive line rates would apply. Could you elaborate a bit on that, on why you do not think you could be competitive and why this is such a serious objection? If you do not mind, afterwards could you explain exactly why the Americans have such an advantage? Could you just elaborate a bit more, in terms of the competitive provisions of the Staggers Act, or whatever?

Mr. Scott: Our concern with competitive line rates is that the whole thrust of Bill C-18 is to open the railways to a much more competitive atmosphere. We were concerned with the competitive line rates in the sense that it seems a measure too far, a measure perhaps not needed and one that has the potential to be quite damaging to us in terms of revenue loss.

The question arose in our mind as to whether the bill needed to go that far. We do not believe it did, and our suggestion in fact to the Minister and to the committee was that perhaps the other pro-competitive measures in the bill should be given a chance to operate to see what they do before the competitive line rate measure would be promulgated. In that way it could be held in reserve.

If our fears were groundless, then the measure could be put in place; if our fears proved to have some substance, then perhaps we would find that the other measures in the bill were sufficient for the shippers' needs.

We are not against the competitive thrust of the bill, as we have tried to say. What we are concerned with is that it may be too much and particularly too much all at one time. If the damage starts to get done in the railway industry, it may be difficult to reverse. That was our concern.

Senator Spivak: How much of your business would this involve, these captive shippers and all of this? Is this a major portion of your business? How big a volume is this?

Mr. Scott: Yes, it is a significant portion of our business. It might be of the order of revenues. Perhaps I should try to explain that when we tried to determine to what extent we were vulnerable, we looked at the amount of traffic that might be affected by these measures as best we could judge. We made an assumption based on a view of other pro-competitive measures that have taken place in the transport industry. One might expect an effective 10% downward pressure on overall revenues. We tried to see if that fit very well.

We are making the assumption that we are going to meet the competition by lowering our prices and therefore reducing our revenues, doing nothing to our cost base because we would continue to do the same kind of work. On that basis, one might expect competitive line rates. It is difficult to judge exactly what the other party is going to do and then judge what we are going to do and what they are going to do in return. It might be in the area of \$40 million to \$60 million reduction on revenues for us.

Senator Spivak: Could you give me some idea of the financial health is of your company? Are you altogether dependent

[Traduction]

l'application de ces prix de lignes concurrentiels. Pouvez-vous nous expliquer davantage et donner les raisons pour lesquelles vous ne croyez pas pouvoir être concurrentiel et pour lesquelles vous vous opposez si énergiquement? Voulez-vous aussi nous dire pourquoi les Américains jouissent d'un tel avantage par rapport à nous? Parlez-nous aussi de la Staggers Act et de ses dispositions relatives à la concurrence et de tout ce qu'il y a lieu de savoir à ce sujet.

M. Scott: Nous craignons que l'établissement de prix de ligne concurrentiels prévu dans le projet de loi C-18 ne soit qu'une incitation à renforcer la concurrence entre les chemins de fer. Nous croyons que les prix de ligne concurrentiels constituent une mesure exagérée, peut-être même inutile, et susceptible d'entraîner des pertes de revenu néfastes.

Nous nous demandons si ce projet de loi devait aller aussi loin. Nous ne croyons pas, et nous suggérons au ministre et au comité qu'il serait peut-être profitable de faire l'essai des autres mesures favorisant la concurrence prévues dans le projet de loi avant de promulguer la mesure prévoyant l'application de prix de ligne concurrentiels. Elle serait ainsi gardée en réserve.

Si nos craintes s'avèrent sans fondement, cette mesure pourra alors être mise en application; si elles sont justifiées, les autres mesures prévues dans le projet de loi pourront peut-être répondre aux besoins des expéditeurs.

Nous ne contestons pas l'aspect concurrentiel du projet de loi, comme nous avons essayé de vous l'expliquer. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'il est peut-être exagéré et que ses dispositions sont trop exigeantes toutes à la fois. Si l'industrie du chemin de fer commence à subir des pertes, il sera peut-être difficile de les enrayer. C'est ce que nous craignons.

Le sénateur Spivak: Dans quelle mesure votre entreprise serait-elle touchée, en incluant les expéditeurs captifs, etc.? S'agit-il d'une importante partie de votre entreprise? Quel en est le volume?

M. Scott: Oui, une grande partie de notre entreprise serait touchée. Cela pourrait toucher nos recettes. Lorsque nous avons essayé de savoir dans quelle mesure cela pouvait nous nuire, nous avons tenté de déterminer au meilleur de notre jugement quelle part de trafic serait touchée par ces mesures. Nous avons construit une hypothèse sur les autres mesures favorables à la concurrence mises en place dans l'industrie du transport. On pourrait s'attendre à une chute réelle de 10 p. 100 des recettes globales. Nous avons essayé de voir si cela convient.

Nous supposons que nous devons demeurer concurrentiels en abaissant nos tarifs, ce qui diminuera nos recettes sans rien changer à notre coût de revient car nous continuerons de faire le même travail. Ainsi, on pourrait s'attendre à des tarifs de ligne concurrentiels. Il est difficile de prévoir avec exactitude ce que fera l'autre en contre-partie. La diminution de nos recettes pourrait se situer entre 40 et 60 millions de dollars.

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous nous donner une idée de la santé financière de votre société? Dépendez-vous entièrement

[Text]

on revenues? Do you have government subsidies? I do not know anything about how CP operates financially.

Mr. Scott: There is a government subsidy in the Western Grain Transportation Act whereby the government pays both CN and ourselves a portion of the rate because the producer does not pay it under that particular act. I suppose you could call it a subsidy because the money comes to us from government hands. That is probably the major one. Taking that all in as revenue by whatever means derived, either from the customer or in this case where the government presumes to pay us a portion of that which they deem to be a reasonable rate, our after-tax return on capital employed has been in the 6% to 6.5% area. For example, last year we made about \$120 million on approximately \$2.5 billion business.

Senator Spivak: How does that compare with CN and other railways?

Mr. Scott: We are probably currently a little bit better than CN. I do not think CN would feel that either of us is doing that well, given the needs and the capital we have to put into the business. Currently it is not a strong picture.

Senator Spivak: Thank you.

The Chairman: Senator Davey.

Senator Davey: I am a reasonably new player on this committee. I am absolutely shocked by your presentation at the sentence in The senator has already addressed the problem. In effect the United States railroads could access Canadian traffic with impunity because Canadian railways are not extended similar privileges to traffic in the United States. Does that mean exactly what it says?

Mr. Scott: Yes.

Senator Davey: That is a shocking statement.

Mr. Scott: American legislation does not have this competitive access measure, as Bill C-18—

Senator Davey: But where on earth is the Government of Canada? That is a mind-boggling statement. Mr. Scott, when were the railways deregulated in the United States?

Mr. Scott: In 1980 the Staggers Act came in.

Senator Davey: In your opinion, has that deregulation been successful?

Mr. Scott: There is mixed reaction. The Staggers Act was put in basically because of concern to make the rail carriers' revenue adequate. I think there are those in the United States who feel it brought revenue adjustment. It allowed for a fairly aggressive reshaping of lines and facilities. It is essentially abandonment and rationalization of the system. The railways gained a better revenue picture. There is a question of whether it has been good enough for them. As I think this government is aware, there has been some concern about competitive access measures down there, but they have not changed the Staggers Act to this date.

[Traduction]

de vos recettes? Recevez-vous quelque subvention? Je ne connais rien des opérations financières du CP.

M. Scott: Il y a une subvention prévue dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest par laquelle le CN et nous-mêmes recevons une partie du tarif car le producteur ne la paie pas, toujours en vertu de la même loi. Vous pouvez, je crois bien, parler de subvention, puisqu'elle nous vient du gouvernement. C'est probablement la principale. Si l'on additionne toutes les recettes, d'où qu'elles proviennent, du client ou, dans ce cas, du gouvernement qui croit nous verser une partie de ce qu'il juge un tarif raisonnable, nos recettes après impôt représentent de 6 à 6,5 pour 100 du capital utilisé. Ainsi, l'an dernier, nos recettes ont été d'environ 120 millions de dollars sur un chiffre d'affaires d'à peu près 2 milliards et demi de dollars.

Le sénateur Spivak: Où cela vous situe-t-il par rapport au CN et aux autres transporteurs ferroviaires?

M. Scott: Nous faisons actuellement un peu mieux que le CN. Je ne crois pas que le CN aurait l'impression que nous nous portons tous les deux très bien, étant donné les besoins et les capitaux que nous devons investir. La situation n'est pas très reluisante.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président: Sénateur Davey.

Le sénateur Davey: Je suis un petit nouveau au sein du comité. Je suis absolument bouleversé par votre mémoire, à la phrase . . . Le sénateur a déjà parlé de ce problème. En réalité, les transporteurs ferroviaires des États-Unis pourraient avoir accès au trafic canadien sans en subir de conséquences fâcheuses, puisque les compagnies ferroviaires canadiennes ne jouiraient pas des mêmes privilèges aux États-Unis. Est-ce que cela dit ce que cela veut dire?

M. Scott: Oui.

Le sénateur Davey: C'est stupéfiant.

M. Scott: Les lois américaines ne comportent pas les dispositions visant l'accès aux autres transporteurs ferroviaires, comme le projet de loi C-18—

Le sénateur Davey: Mais que fait donc le Gouvernement du Canada? Cela me dépasse. Monsieur Scott, quand a eu lieu la déréglementation des compagnies ferroviaires aux États-Unis?

M. Scott: En 1980, avec la mise en application de la Staggers Act.

Le sénateur Davey: La déréglementation a-t-elle, selon vous, été un succès?

M. Scott: Les réactions ont été partagées. La Staggers Act a été adoptée en vue de rendre suffisantes les recettes des transporteurs ferroviaires. Selon moi, il y en a aux États-Unis qui ont l'impression que cette loi a permis de rajuster les recettes. Elle a permis une restructuration très énergique des chemins de fer et des installations. C'est essentiellement un abandon et une rationalisation du réseau. Les compagnies ferroviaires ont amélioré la situation de leurs recettes. Il faut se demander si cela leur a été assez favorable. Comme le gouvernement le sait, je crois, on a émis, aux États-Unis, certaines réserves quant aux dispositions visant à l'accès aux autres transporteurs ferro-

[Text]

Senator Davey: You talked about your profit picture. Relatively speaking, are you more or less successful than the major American railroads?

Mr. Scott: Relatively speaking, I suppose it could be said we are probably no more or less successful than they are at the moment. I think they are getting a bit of an edge on Canadian railways because they have been able to adjust their plant fairly aggressively, and their labour situation is more aggressive than it has been possible for us to accomplish in this country to this date.

Senator Davey: What do you mean by "more aggressive"?

Mr. Scott: The railways are taking a much more aggressive stance in trying to get flexibility from their work force in terms of work rules and contracting out, measures such as that.

Senator Davey: To what extent does this experiment or proposal of deregulation by the Government of Canada—regulatory reform I understand it is called—duplicate the things that were done in the United States?

Mr. Scott: Confidential contracts is one of the things that very definitely the Americans started, and we ourselves applied to have that confidential contracting made available to us on transport or freight movements so that we could compete on an even keel with the Americans for cross-border traffic.

Senator Davey: Are there any major things proposed in this legislation that do not apply in the United States?

Mr. Scott: Competitive line rates is certainly a major item that does not apply in the United States.

Senator Davey: Aside from the competitive line rates, which we have talked about.

Mr. Scott: Final-offer arbitration is another.

Senator Davey: Back to the competitive line rates, you say on page four:

To use a well-worn metaphor, it may turn out to be a case of shutting the stable door after the horse has bolted.

Do you mean shutting the stable door part way, or do you mean shutting the stable door completely?

Mr. Scott: All I was intending to convey was that the measure of the review is a good step. I am not opposed to it, but it is after the fact rather than before.

Senator MacDonald: You mean you might lose a packet of money that first year.

Mr. Scott: It is possible, or we may get ourselves into a physical situation that is not advantageous to us. We are not going to sit here wringing our hands when this bill goes through. We are going to do our damndest to run a good business, but you get forced into making business decisions or

[Traduction]

viaires, mais rien n'a été changé à la Staggers Act, jusqu'à ce jour.

Le sénateur Davey: Vous avez parlé de la situation de vos profits. Toutes proportions gardées, avez-vous eu plus de succès que les grands transporteurs ferroviaires américains?

M. Scott: Je crois pouvoir dire que, toutes proportions gardées, nous ne faisons ni mieux, ni pire qu'eux, en ce moment. Je crois qu'ils prennent une légère avance sur les transporteurs ferroviaires canadiens parce qu'ils ont pu adapter leur matériel de façon énergique et que la situation est plus dynamique dans les relations avec leur main-d'œuvre que dans celles que nous avons réussi à mettre sur pied ici, à ce jour.

Le sénateur Davey: Que voulez-vous dire par «plus dynamique»?

M. Scott: Les transporteurs ferroviaires adoptent un position plus dynamique en essayant d'obtenir de leur main-d'œuvre de la souplesse dans les domaines des règles de travail et de la sous-traitance, des mesures comme celles-là.

Le sénateur Davey: Dans quelle mesure l'expérience ou le projet de déréglementation du Gouvernement du Canada—libéralisation réglementaire, qu'on l'appelle, je crois—sera-t-il une réplique de ce qui s'est fait aux États-Unis?

M. Scott: Les contrats confidentiels sont très certainement une chose que les Américains ont été les premiers à utiliser, et nous avons nous-mêmes fortement tenté d'obtenir qu'on nous permette d'utiliser les contrats confidentiels dans le transport ou la circulation des marchandises de façon que l'on puisse être sur un pied d'égalité avec les Américains pour le trafic frontalier.

Le sénateur Davey: Y a-t-il d'autres points importants de ce projet de loi qui ne s'appliquent pas aux États-Unis?

M. Scott: Les tarifs de ligne concurrentiels sont certainement un autre point important qui ne s'applique pas aux États-Unis.

Le sénateur Davey: A part les tarifs de ligne concurrentiels dont nous avons déjà parlé.

M. Scott: L'arbitrage des propositions finales en est un autre.

Le sénateur Davey: Revenons aux tarifs de ligne concurrentiels; vous dites à la page quatre:

Pour utiliser une vieille métaphore, cela pourrait revenir à fermer la cage quand les oiseaux se sont envolés.

Voulez-vous dire fermer la cage à moitié ou la fermer complètement?

M. Scott: Tout ce que je voulais dire c'est que les mesures de la réforme constituent une bonne étape. Je ne m'y oppose pas, mais elles arrivent après le fait, plutôt qu'avant.

Le sénateur MacDonald: Vous voulez dire que vous pourriez perdre beaucoup d'argent la première année.

M. Scott: C'est possible, ou nous pourrions nous retrouver dans une situation réelle qui ne nous serait pas avantageuse. Nous ne sommes pas pour rester assis ici à assister à ce débat lamentable pendant que l'on adopte ce projet de loi. Nous ferons tout pour faire de bonnes affaires, mais, entretemps,

[Text]

operating decisions along the way as to what you will and will not do under given circumstances. When the review takes place afterwards, you are collecting up the figures and having a look at them, but your business actions have already occurred. It is after the fact, and to that extent it becomes looking for the horse after it has gone through the doorway.

Senator Davey: I have one other question on this competitive line issue. You say "a mechanism whereby a shipper may require . . .". Does that mean any shipper?

Mr. Scott: Where they apply under the conditions of the act, yes.

Senator Davey: Presumably the shipper has to appeal to somebody before he can do that. Do you have to do whatever the shipper says? Do you not have an appeal?

Mr. Scott: The agency is going to establish the rate under the terms and conditions set forth in the bill.

Senator Davey: Will there be instances where the shipper may, as you put it, require a railway to hand over traffic? Will there be instances when the shipper will not be allowed to do it for one reason or another?

Mr. Scott: The agency will set the rate, and as I understand it . . .

Senator Davey: They will set the rate, but will there be transactions proposed that they will reject?

Mr. Scott: I think the agency has the power to do that.

Senator Davey: In your experience, would they use that power?

Mr. Scott: I have no idea, because we are heading into new ground.

The Chairman: Senator Spivak.

Senator Spivak: I have a follow-up question on this point. In our briefing notes, it says a CLR will not be established for a non-Canadian route if a shipper has the choice of cost-effective, Canadian routes for traffic to a Canadian destination, for example, a Canadian port.

I just wanted to ask you to clarify . . . are there cases where there will be competitive line rates where an American carrier will not be allowed to transport goods for a shipper? Is it a totally open kind of situation or are there going to be guidelines where the kind of competition you talked about with Burlington Northern, which would put you at a very competitive disadvantage, will not be allowed? That is the question.

Mr. Scott: Yes. If there are two routes within Canada—that means that they are presumably not circuitous and therefore not cost-effective routes—if there are two such routes open, a choice, then an American carrier would not be able to come in and have access to the traffic.

Senator Davey: Say that again.

[Traduction]

vous êtes forcés de prendre des décisions concernant les affaires ou l'exploitation et ce que vous devriez faire ou ne pas faire dans certaines situations. Quand arrive la révision, par la suite, vous recueillez les chiffres et les examinez, mais les mesures sont déjà prises. Cela survient après le fait et, dans ce sens, c'est comme chercher les oiseaux après qu'ils se sont envolés.

Le sénateur Davey: J'ai une autre question concernant les tarifs de ligne concurrentiels. Vous dites «un mécanisme par lequel l'expéditeur peut exiger . . .». Cela signifie-t-il n'importe quel expéditeur?

M. Scott: Quand il fait sa demande selon les dispositions de la loi, oui.

Le sénateur Davey: L'expéditeur doit probablement interjeter appel avant de pouvoir faire cela. Êtes-vous tenus de faire tout ce que demande l'expéditeur? N'avez-vous pas le droit d'interjeter appel?

M. Scott: L'organisme de réglementation déterminera le tarif selon les dispositions du projet de loi.

Le sénateur Davey: Y aura-t-il des cas où l'expéditeur pourra, comme vous le prétendez, exiger du transporteur ferroviaire qu'il cède le trafic? Y aura-t-il des cas où l'expéditeur ne sera pas autorisé à le faire pour une raison ou une autre?

M. Scott: L'organisme de réglementation fixera le tarif et, comme je crois le comprendre . . .

Le sénateur Davey: Il fixera le tarif, mais est-ce qu'il aura des transactions qu'il refusera?

M. Scott: Je crois que l'organisme de réglementation a le pouvoir de le faire.

Le sénateur Davey: Selon votre expérience, userait-il de ce pouvoir?

M. Scott: Je n'en ai pas la moindre idée, car nous nous dirigeons vers un terrain inconnu.

Le président: Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: J'ai une autre question sur ce sujet. Je relève dans nos notes d'information que l'on n'établira pas de tarif de ligne concurrentiel pour un itinéraire canadien si l'expéditeur a le choix entre des itinéraires canadiens rentables pour des marchandises à destination d'un endroit au Canada, par exemple un port canadien.

Je vous demanderais de préciser ce que vous venez de dire . . . y a-t-il des cas où les prix de ligne concurrentiels empêcheraient un transporteur américain de transporter la marchandise d'un expéditeur? Avons-nous affaire à un marché de libre concurrence totale ou est-ce que certaines directives interdiront le genre de concurrence dont vous avez parlé au sujet de Burlington Northern, concurrence qui vous mettrait dans une situation très désavantageuse? Voilà la question.

M. Scott: Oui. S'il y a deux parcours au Canada—les deux étant présumément indirects et par conséquent non économiques—et que l'on peut choisir entre ces deux parcours, un transporteur américain ne pourrait alors les emprunter et avoir accès au trafic.

Le sénateur Davey: Voudriez-vous répéter.

[Text]

Mr. Scott: If there are two routes available to a shipper within Canada, both of them being cost-effective—and as I say, I take that to mean something that is not impractical or circuitous for one of the routes—if the two exist, then the American road is not able, under this bill, to come in and have access to the traffic.

Senator Spivak: Right. What you are therefore referring to is shipping routes that end in the United States, right? That is what the competition will—

Mr. Scott: Not necessarily, Senator.

Senator Spivak: Okay. Could you outline a little further where the competition from, say, Burlington Northern will put you at a disadvantage under this legislation and what specific things in the legislation are designed to protect you from that kind of competitive disadvantage? I am sorry, I have only looked at the bill very cursorily. I cannot put my finger on how the picture is exactly, but I am sure you must have that picture.

Mr. Scott: The two measures of protection are the one you have suggested. First of all, if there are two routes available to the shipper then the American road does not come in under the bill—

Senator Spivak: Right.

Mr. Scott: —and to that extent, that is a protection. The other one is the review mechanism, both annual and at the end of four years, whereby the overall viability of the railway is looked at to determine whether there has been damage. Both of those are in effect some protection for the railways.

Senator Spivak: Okay. However, in setting those rates, do not the shippers and the railways have to agree? And if they do not agree, then the agency has to set—you are shaking your head. Well, I do not know. How are the rates set so that . . . ? It does not automatically come into effect; there has to be some bargaining there.

Mr. Scott: My head was still, so I assume it was my colleague's head you saw shaking—

Senator Spivak: Right, I did.

Mr. Scott: —so maybe he would like to continue.

Senator Spivak: How will this come about so that Burlington Northern will just snatch up that traffic from you and you will not be able to compete?

Mr. D.W. Flicker, Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited: It is basically a function of the fact that the CLR is something that the railway is compelled to enter into, will it or not. As soon as the shipper has entered into an agreement with the connecting carrier—and that connecting carrier can be a Canadian carrier or it can be an American carrier—he can come to the originating railway, say that he has an agreement with this other railway for the balance of the

[Traduction]

M. Scott: Si un expéditeur a le choix entre deux parcours au Canada, les deux étant économiques—j'entends que l'un des parcours est pratique ou raisonnablement court—alors la route américaine ne peut, en vertu de ce projet de loi, mener à ce parcours et donc au trafic.

Le sénateur Spivak: D'accord. Vous faites donc allusion aux routes d'expédition qui mènent aux États-Unis, n'est-ce pas? C'est ce que la concurrence aura . . .

M. Scott: Pas nécessairement, monsieur le Sénateur.

Le sénateur Spivak: Bon, d'accord. Pourriez-vous alors expliquer comment la concurrence, disons, de Burlington Northern vous mettra dans une situation concurrentielle désavantageuse en vertu de ce projet de loi et quelles clauses de ce projet de loi visent à vous protéger contre une telle situation? Je regrette, mais j'ai eu à peine le temps de jeter un coup d'œil à ce projet de loi. Je n'ai pas une idée très précise de son contenu, mais je suis sûr que vous le connaissez bien.

M. Scott: Les deux mesures de protection sont celles que vous avez évoquées. Premièrement, si l'expéditeur a le choix entre deux parcours, le parcours américain se trouve alors à échapper à la réglementation de ce projet de loi—

Le sénateur Spivak: D'accord.

M. Scott: . . . et dans ce sens, il s'agit d'une mesure de protection. L'autre est le mécanisme de révision qui s'applique chaque année et à la fin des quatre années prévues. Ce mécanisme permettra d'examiner la viabilité générale de la compagnie de chemin de fer afin de déterminer s'il n'y a pas eu des irrégularités en matière de concurrence. Ces deux mesures offrent en effet une certaine protection aux compagnies ferroviaires.

Le sénateur Spivak: D'accord. Cependant, est-ce qu'il n'y a pas une obligation pour les expéditeurs et les compagnies ferroviaires de s'entendre sur la fixation des prix? Advenant que les deux parties ne s'entendent pas, l'agence doit alors trancher—je vois que vous hochez la tête. Bon, je ne sais pas. Comment les prix sont-ils établis pour que . . . ? Je suppose qu'ils ne s'appliquent pas automatiquement; il doit y avoir certaines négociations.

M. Scott: La tête que vous avez vu bouger est peut-être celle de mon collègue, la mienne est restée bien droite—

Le sénateur Spivak: Bon, d'accord.

M. Scott: . . . mon collègue aimerait peut-être vous répondre là-dessus.

Le sénateur Spivak: Comment Burlington Northern pourrait-elle s'accaparer votre trafic au point que vous ne soyez pas capable de concurrencer?

M. D. W. Flicker, conseiller juridique général, Canadien Pacifique Limitée: Cela tient essentiellement au fait que le prix de ligne concurrentiel est quelque chose que la compagnie ferroviaire est obligée d'accepter, qu'elle le veuille ou non. Dès que l'expéditeur conclut une entente avec le transporteur de liaison—il peut bien s'agir d'un transporteur de liaison canadien ou américain—cet expéditeur peut s'adresser à la compagnie ferroviaire d'origine en lui disant qu'il a une entente avec

[Text]

movement and ask him to quote him a CLR. We can say that we do not want to and he can say that we have to, and he is right because we have to. If we do not give him a CLR he finds satisfactory, he can go to the agency. The agency has no jurisdiction to say that something is right or something is wrong, or that something is good, or that in these circumstances it would be against the public interest, or that another carrier may be damaged. It must simply apply the formulaic arithmetic in the bill and say that this is what the CLR is in this case.

They have very little discretion to choose whether a CLR should apply or not, as long as the statutory criteria apply; that is, a local shipper outside interswitching limits who does not have a cost-effective route alternative in Canada. If you think about it, it is not too likely that there will be too many cost-effective routes in Canada because it means that there will in effect have to be three routes for the same property. You have the original carrier's route, which is theoretically the most cost-effective but it does not count for the CLR purposes, and then you have the competing Canadian carrier's route, which in most cases will be much more circuitous because CN runs up here, CP runs down here, and then you will have to have the American carrier's route as being cost-effective as well.

It sounds as though it is a very good protection for the Canadian shippers. It is not really. I challenge anyone in this room to decide and to determine at this stage what "cost effective" means. We have looked at it many times and we are still not really sure what the definition of "cost effective" is. I hope this responds to the question.

Senator Spivak: To explain it a little further, it means that you get a particular low rate on a small portion of the haul.

Mr. Scott: I wish it were true about the small portion. I do not wish very much about the low portion.

Senator Spivak: Then I do not understand exactly how it works.

Mr. Scott: We used to think it was so. If you look at the mileages in effect, it is quite probable this competitive line rate, which is a regulated, imposed rate and which is not one that is voluntarily entered into between the parties, can be in many cases up to 50% of the movement. In certain cases, it can be even more because there is a 750-mile limit. So it is 50% or 750 miles, whichever is greater.

With all due respect, you are having the heavy hand of regulation imposed on what may well be the major proportion of the movement. In those cases it would appear from other clauses of the bill that not only are you required to carry the traffic at a low rate, but also you may well be required to supply all the cars to carry the traffic as well as the mode of power.

[Traduction]

l'autre compagnie pour le reste du trajet et faire valoir qu'il a droit à un prix de ligne concurrentiel. Si la compagnie refuse, il peut nous répondre qu'elle est obligée de lui faire un prix de ligne concurrentiel, et il a raison de dire qu'elle est obligée. Si la compagnie ferroviaire ne lui fait pas un prix qu'il juge satisfaisant, il peut s'adresser à l'agence. L'agence n'a aucun pouvoir de décider qui a raison ou qui a tort, ou de dire si quelque chose est bien ou encore dans l'intérêt du public, ou que cela pourrait nuire à une autre compagnie. Tout ce qu'elle fait c'est d'appliquer la formule arithmétique du projet de loi pour trouver le prix de ligne concurrentiel applicable dans les circonstances.

L'agence a très peu de pouvoirs discrétionnaires dans le choix des prix de ligne concurrentiels applicables, pourvu que les dispositions statutaires s'appliquent; c'est-à-dire un expéditeur local hors des limites d'interconnexion qui n'a pas la possibilité de choisir un parcours économique au Canada. A bien y penser, il est peu probable qu'il y ait beaucoup de parcours économiques au Canada car cela suppose qu'il devrait y avoir en effet trois parcours pour un même usage. Vous avez le parcours du transporteur original, qui tout en étant théoriquement le plus économique, ne compte pas aux fins de la fixation des prix de ligne concurrentiels, et ensuite vous avez le parcours des transporteurs canadiens concurrents, parcours qui dans la plupart des cas sera beaucoup plus long à cause du morcellement du territoire desservi par CN et CP, et enfin vous avez le parcours des transporteurs américains qui lui aussi est économique.

Cela peut paraître une bonne protection pour les expéditeurs canadiens, mais il n'en est rien. Je mets au défi quiconque dans cette salle de décider et de déterminer à ce stade ce que signifie le terme «économique». Nous avons entendu ce terme à maintes reprises et nous ne sommes toujours pas sûrs de connaître sa vraie signification. J'espère que cela répond à la question.

Le sénateur Spivak: Pour préciser davantage, cela signifie que vous obtenez un prix particulièrement bas sur une petite partie du parcours.

M. Scott: J'aurais souhaité que cela soit vrai en ce qui a trait à la petite partie du parcours mais pas pour ce qui est du bas prix.

Le sénateur Spivak: Alors je ne saisis pas très bien comment ça marche.

M. Scott: Nous avons toujours cru que c'était comme ça. Si vous regardez le millage en vigueur, il est fort probable que le prix de ligne concurrentiel, qui est un prix réglementé et imposé et non un prix fixé par les deux parties en cause, portera dans beaucoup de cas sur 50 p. 100 du mouvement. Dans certains cas, ce sera même davantage à cause de la limite de 750 milles. Autrement dit, c'est 50 p. 100 ou 750 milles, selon l'option la plus avantageuse.

Avec tout le respect que je vous dois, vous interprétez mal la réglementation concernant ce qui pourrait être la majeure partie du mouvement. Dans de tels cas, et en vertu d'autres clauses du projet de loi, il semble bien que non seulement la compagnie ferroviaire est obligée d'accepter le trafic à bas prix, mais aussi qu'elle peut être obligée de fournir tous les wagons pour le transport ainsi que la locomotive.

[Text]

This is a very strange sort of situation. In Canada in 1967 the big impetus behind the National Transportation Act was to deregulate the economy and the transportation industry. We were ahead of Staggers by 15 years. Somehow we have lost the initiative, because we are re-regulating the Canadian industry very, very substantially. Competitive line rates are the prime example.

The bill talks about reliance on competition and market forces. It is a very fine principle, which we adopt and adhere to. But if you look at the bill and see what it actually does, it is regulation, regulation, regulation. Final-offer arbitration is a regulation of rates, pure and simple. Competitive line rates are regulation of traffic movements. The interswitching is another heavy hand of regulation. It may or may not be a good idea. We do not really oppose it, but it is an example of regulation over and over again.

If somebody says this is a deregulatory bill, it is not a fair assessment in the legislation.

Senator Spivak: I have just one more point and then I will yield. The point is that the particular measure of competitive line rates is designed to combat a monopoly, which everyone agrees is not conducive to competition.

Mr. Scott: Not quite everyone.

Senator Spivak: I find your comments very strange.

Mr. Scott: Senator, I think there is a point to be made with respect to railways. Alone, pretty well out of all transportation organizations, we have to put in our own pathway, our own roadway. It is not the same with trucks. We have to commit a risk and we have to continue to maintain the pathway, if you will. Unlike other businesses, we are not in a position where we can accept and reject traffic at our own whim. Those are obligations that are upon us and a fact of life that is upon us.

This is what has led in the past to the question of saying that traffic that is local to a carrier will be long-hauled by the carrier as far as it can in its own system before turning it over to another railway. It would like to make as much of the transportation money to be made as it can.

One other thing that is often not taken into account as much as it should is the interest we have in having the traffic move. We cannot make money if the traffic does not move. Therefore, we are on a market-competitive basis very interested in seeing that the customer's traffic can get into the market and that the maximum volume as against the money we can make can be achieved.

This is where the competition is; it is market competition or what the Americans sometimes call geographic competition. This is in addition to modal competition, whereby a truck can come in and take the traffic away from us if we cannot meet

[Traduction]

Il s'agit-là d'une bien drôle de situation. En 1976 au Canada, la Loi nationale sur les transports visait carrément la déréglementation dans le domaine de l'économie et de l'industrie du transport. Nous avions à ce moment-là 15 ans d'avance sur le Staggers Act. Il semble bien que nous avons renoncé depuis à cette initiative, car nous nous trouvons maintenant à réglementer de nouveau et de façon très considérable l'industrie canadienne. Les prix de ligne concurrentiels en sont un exemple frappant.

Le projet de loi dit qu'il faut faire confiance au principe de la concurrence et aux forces du marché. Il s'agit d'un très bon principe auquel nous nous soucrivons. Mais si on examine attentivement ce projet de loi, tout ce qu'on y voit c'est de la réglementation, de la réglementation et encore de la réglementation. L'arbitrage des propositions finales n'est qu'une réglementation pure et simple des prix. Les prix de ligne concurrentiels constituent une réglementation des mouvements du trafic. L'interconnexion est une autre maladresse de la réglementation. C'est peut-être une bonne idée, mais nous nous y opposons car il s'agit-là d'un autre exemple de réglementation excessive.

Il serait inexact de prétendre que ce projet de loi est axé sur la déréglementation.

Le sénateur Spivak: J'aimerais juste soulever un autre point. L'établissement des prix de ligne concurrentiels vise à empêcher la création de monopoles lesquels, comme tout le monde en conviendra, ne favorise pas la concurrence.

M. Scott: Pas tout le monde.

Le sénateur Spivak: Je trouve votre commentaire assez étrange.

M. Scott: Monsieur le sénateur, je crois qu'il est temps de tirer au clair une question qui concerne les compagnies ferroviaires. En étant bien à l'écart de toutes les compagnies de transport, elles doivent installer seules leur propres voies. Ce n'est pas la même chose pour les compagnies de camionnage. Nous devons prendre des risques et il nous faut, pour ainsi dire, garder la voie. Contrairement aux autres entreprises, nous ne pouvons pas accepter ou refuser le trafic au gré de notre fantaisie. Nous sommes obligés d'accepter ce qu'on nous impose; c'est la réalité.

C'est pour cela que dans le passé on disait que le trafic local d'un transporteur serait transporté par lui jusqu'au point le plus éloigné de son réseau avant d'être transféré à une autre compagnie ferroviaire. Le transporteur aimerait donc retirer le plus de revenus possibles de ce transport.

Une autre chose dont on ne tient pas suffisamment compte est l'intérêt que nous avons à garder le trafic en mouvement. Nous ne pouvons pas faire de l'argent si le trafic reste immobile. Par conséquent, dans un contexte de concurrence marchande, nous avons tout intérêt à ce que le trafic du client soit amené sur le marché en volume considérable par rapport au profit que nous pouvons faire.

Voilà où est la concurrence; il s'agit d'une concurrence de marché ou encore d'une concurrence géographique comme l'appellent parfois les Américains. C'est en même temps une concurrence modale, car une entreprise de camionnage peut

[Text]

the price and service. The other one is that the traffic will dry up on a market-competitive basis if we cannot meet the price and service that will get the traffic to market. If our customers are not successful, we do not make any money from them.

Senator Le Moynes: In the long-term perspective, sir, would you say that you discern something in Bill C-18 that is or will be inherently favourable to the U.S.?

Mr. Scott: To the west?

Senator Le Moynes: To the U.S., to business in general—trucking, rate, air, shipping. Do you discern anything favourable to the U.S.?

Mr. Scott: I think the major item that is favourable to the U.S. is their ability to access when they can Canadian traffic through the competitive line rates and not risk competitive retaliation by Canadian roads.

Particularly, it should probably be borne in mind that there is twice as much traffic flowing from north to south—that is, out of Canada to the U.S. market—by rail as there is coming north the other way. They therefore really have two advantages: the physical one is that there is more traffic to be attacked by them moving from Canada to the United States than there would be the other way around, and secondly they have this ability to do so under competitive line rates without really being worried about our ability or Canadian National's ability to retaliate.

Senator Le Moynes: Do you see there, sir, a tendency that can be called historical or something that is willed in the short term?

Mr. Scott: I am not sure that I am following you, senator.

Senator Le Moynes: Do you see in this granting of advantages to the U.S. an historical tendency or do you see, would you say, something ideological?

Mr. Scott: No, I think my belief is that the thrust of competitive line rates from the authors of the bill was to try to give advantage to the shipper, and the greatest advantage to the shipper would be to give him the greatest choice he can possibly have. I think it is nothing more or less than that.

The question arises as to whether he needs it to the extent it is being offered and whether it is more damaging in the long run by virtue of what it does to the railway system than are the advantages that are gained in the short term by the extreme competitive pressure that comes on the railways.

Senator Le Moynes: Well, I thank you. I think I am satisfied to see that. As we say in French, *il y a une anguille sous la roche*.

Senator Davey: I wanted to ask Mr. Flicker a question if I could. You were talking about all of the regulations that are back in place. Why has the department brought forward these regulations, in your opinion? That was a pretty enigmatic smile.

[Traduction]

très bien venir nous soutirer notre trafic si nous n'arrivons pas à concurrencer son prix et son service. De plus, dans un contexte de concurrence marchande, nous finirons bien par ne plus avoir de trafic si nous n'arrivons pas à offrir les prix et le service qui permettent d'amener le trafic sur le marché. Si nos clients ne font pas d'argent, comment allons-nous pouvoir en faire?

Le sénateur Le Moynes: A long terme, Monsieur, diriez-vous que certains aspects du projet de loi C-18 sont ou seront fondamentalement favorables aux États-Unis?

M. Scott: A qui dites-vous?

Le sénateur Le Moynes: Aux États-Unis, aux affaires en général—camionnage, tarifs, compagnies aériennes, maritimes. Estimez-vous que ce projet de loi favorise les États-Unis?

M. Scott: Je pense que l'élément qui est surtout favorable aux États-Unis, c'est leur possibilité d'avoir accès lorsqu'ils le peuvent au trafic canadien grâce aux prix de ligne concurrentiels sans avoir à craindre de représailles de la part des chemins de fer canadiens.

En particulier, il ne faudrait pas oublier qu'il y a deux fois plus de trafic ferroviaire dans la direction nord-sud—c'est-à-dire du Canada vers les États-Unis—qu'il n'y en a dans l'autre sens. Ils ont par conséquent deux avantages sur nous: en premier lieu, un avantage factuel puisqu'il y a davantage de trafic auquel ils pourront s'attaquer allant du Canada vers les États-Unis qu'il n'y en a dans l'autre sens, et en deuxième lieu, ils ont la possibilité d'agir de la sorte grâce à des prix de ligne concurrentiels sans avoir réellement à s'inquiéter de notre pouvoir ou de celui du Canadien National d'user de représailles.

Le sénateur Le Moynes: Voyez-vous donc en cela, Monsieur, une tendance qu'on pourrait qualifier d'historique ou bien est-ce voulu à court terme?

M. Scott: Je ne suis pas sûr de bien vous suivre, sénateur.

Le sénateur Le Moynes: Voyez-vous dans ces avantages accordés aux États-Unis une tendance historique ou diriez-vous qu'il s'agit de quelque chose d'idéologique?

M. Scott: Non, je crois qu'avec ces prix de ligne concurrentiels les auteurs du projet de loi ont voulu essayer de favoriser l'expéditeur et le plus grand avantage pour ce dernier serait de lui donner le plus vaste choix possible. Je pense que c'est tout simplement ça.

On peut cependant se poser la question suivante, à savoir si l'expéditeur a besoin d'un choix aussi vaste et si cela est plus préjudiciable à long terme, en raison des conséquences que cela a pour le réseau ferroviaire, que les avantages acquis à court terme à cause des très fortes pressions concurrentielles que subissent les chemins de fer.

Le sénateur Le Moynes: Bien, je vous remercie. Je suis content d'avoir entendu cela. Comme on dit en français: il y a une anguille sous roche.

Le sénateur Davey: Je voudrais poser une question à M. Flicker si c'était possible. Vous avez parlé de toute la réglementation qui est à nouveau en vigueur. Pourquoi le ministère a-t-il mis de l'avant ces règlements à votre avis? Vous avez eu un sourire plutôt énigmatique.

[Text]

Mr. Flicker: I was looking at Mrs. Bloodworth, who has been a colleague and sometimes an opponent during this process, but always a noble one.

Now the answer. I believe the proponents of the bill are very well-intentioned people, who honestly believe what they are doing is in the best interest of the nation as a whole. I also honestly believe in some particulars they are misguided and overzealous and that especially with respect to CLRs they are engaging in what is an unnecessarily dangerous piece of experimentation with the Canadian railway system. I cannot put it any more bluntly or strongly than that. It is my fundamental belief that they believe they are doing the best they can for Canada, but I think there is to some extent an error.

Senator Davey: Is it possible that you know more about railroading than they do?

Mr. Flicker: It is possible, but it is a six-five pick'em situation as far as I am personally concerned. However, I will stack up the expertise of Canadian Pacific Limited against any in Canada as far as the railway industry is concerned.

Senator Davey: Okay.

Senator Stewart: Mr. Chairman, my first question has been in part answered. However, I will ask it, because it has been answered only in part.

I get the impression you are saying, particularly about competitive line rates, that we have a piece of legislation which is designed on a textbook assumption that transportation is a business to be dealt with like any other business, to paraphrase what CIL said earlier. You are saying in the real world of transportation there will be a situation where the railways have a monopoly and have to deliver the services which a monopoly almost inevitably entails. This notion that you can apply to a competitive market, textbook theory to railroading in general, is not accurate. The specific clause of this bill that shows that the authors of the bill are somewhat remote from the real world is the clause that deals with competitive line rates. Is that what you are saying to the committee?

Mr. Scott: Senator, I did not use the word "textbook". I think it might be overstating the case. I think those who have been involved in this have an experience which goes beyond that of a textbook. There is a difference of opinion between ourselves and the framers of this bill about the need for competitive line rates and the way in which we believe the marketplace works, can work and the potential for damage that may ensue.

As my colleague said, they believe strongly their view of the matter is right. We feel strongly that our view is more likely, that caution should be the order of the day before carrying this too far. There is not much wrong with the system and not enough attention is being paid to the market competition aspect of our business and the pressure that produces on us to perform, selfishly for our own interests, in trying to gain revenue and being sensitive to the marketplace of our customers.

[Traduction]

M. Flicker: J'étais en train de regarder M^{me} Bloodworth qui a été une collègue et à quelques reprises mon adversaire durant ces débats mais qui s'est toujours montrée magnanime.

Voici une réponse. Je crois que les promoteurs du projet de loi sont des gens très bien intentionnés qui croient honnêtement que ce qu'ils font est dans le meilleur intérêt du pays tout entier. Je crois aussi fermement qu'il y a quelques personnes qui manquent de jugement et qui sont trop zélées et que tout particulièrement en ce qui concerne les PLC (Prix de ligne concurrentiels) elles se lancent dans une expérience inutilement dangereuse pour le système ferroviaire canadien. Je ne peux pas être plus direct ni plus explicite que cela. Je crois fermement que ces personnes pensent faire tout leur possible pour le Canada mais que dans une certaine mesure elles font erreur.

Le sénateur Davey: Est-ce possible que vous en connaissiez plus au sujet des transports ferroviaires que ces personnes?

M. Flicker: C'est possible, toutefois je m'en tiendrais à l'expérience du Canadien pacifique Ltée plutôt qu'à celle de n'importe qui d'autre au Canada dans la mesure où l'industrie ferroviaire est concernée.

Le sénateur Davey: Très bien.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai obtenu une réponse partielle à ma première question et c'est la raison pour laquelle je voudrais la poser.

J'ai eu l'impression que vous disiez, en particulier au sujet des prix de ligne concurrentiels, que nous avons un texte de loi qui est fondé sur l'hypothèse livresque que les transports sont des affaires à traiter comme n'importe quelles autres affaires, pour paraphraser ce qu'a dit CIL auparavant. Vous dites que dans le monde des transports il se créera une situation où les chemins de fer auront un monopole et auront à dispenser les services que ce dernier entraîne presque inévitablement. Cette notion que vous pouvez appliquer à un marché concurrentiel, la théorie livresque aux transports ferroviaires en général, n'est pas exacte. La clause de ce projet de loi qui montre que ses auteurs sont quelque peu éloignés de la réalité est celle qui traite notamment des prix de ligne concurrentiels. Est-ce bien cela que vous dites au Comité?

M. Scott: Sénateur, je n'ai pas utilisé le terme «livresque». Je pense que cela pourrait exagérer le cas. Je crois que les personnes qui ont participé à cela ont une expérience qui dépasse la théorie. Les auteurs de ce projet de loi et nous-mêmes, nous différons d'opinion sur le besoin d'instaurer des prix de ligne concurrentiels et sur la façon dont le marché fonctionne, ou peut fonctionner, ainsi que sur les éventuels dommages qui peuvent en résulter.

Comme mon collègue l'a dit, ils croient fortement que leur point de vue sur le sujet est le bon. Nous, nous croyons que le nôtre est plus vraisemblable, qu'il faudrait se montrer très prudent avant d'aller trop loin. Le système n'est pas vraiment mauvais mais on n'accorde pas suffisamment d'attention à l'aspect concurrentiel de nos affaires et aux pressions qui nous forcent à fonctionner, égoïstement dans notre propre intérêt, en essayant de faire du profit tout en étant sensible aux conditions du marché de nos clients.

[Text]

Senator Stewart: So far you have talked about the effect of competitive line rates on business to and from the United States. How is it going to affect you vis-à-vis Canadian National?

Mr. Scott: I suppose Canadian National and ourselves will see where we can compete with one another. At least we are doing that more or less on an even basis.

Senator Stewart: You think you will win some and they will win some. At the bottom of the page the two major railways in Canada will come out gaining and losing about the same.

Mr. Scott: I think we will both lose revenue. The shipper will probably gain to the extent that his prices go down in the short run. After that, in almost any situation, if you are not making enough money to continue to running you either price up again or you get out of the business.

Senator Stewart: Perhaps this is the time to go to those consequences. You talked earlier about a physical situation developing as a result of business decisions. What do you mean by a physical situation?

Mr. Scott: I am sure I can speak for CN as well as ourselves. Neither railway is going to interfere with the safe operation of a road. Both of us have very good safety records. In the last 10 years in North America, I think CP has been the number one road on safety for seven or eight of those years. We are not going to run an unsafe road. If that is in anybody's mind they can take it out of their mind.

If you are constrained on money to put into the system and you wish to maintain safety, one of the things you can do is run the system more slowly. That of course reduces your capacity to do business, because if your cars do not cycle in the same amount of time because you have a 45-mile-an-hour restriction on traffic as opposed to perhaps a 50- or 60-mile-an-hour speed limit, then the ability of the system to turn itself over and keep on producing is limited. If we get into a spiral like that where we are pulling in on ourselves in order to live within our means, then our customers are not going to get the service and we are not going to keep the cost base that makes for an effective system.

Senator Stewart: So what you are saying is that the road-bed might not be maintained so as to be safe at 60 kilometers an hour but it would be maintained to be safe at 40 kilometers an hour.

Mr. Scott: Or the car equipment or whatever. You can in effect avoid certain conditions by reducing your speed which at a higher speed we might, from an operating point of view, say it is unacceptable to us so we will reduce the speed by 5 or 10 miles an hour. As I say, what happens then is your capacity to use the system and turn over its resources is beginning to be eroded.

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Jusqu'à maintenant, vous avez parlé des répercussions des prix de ligne concurrentiels sur les affaires faites avec les États-Unis ou en provenance de ces derniers. Comment cela va-t-il se répercuter sur vous en regard du Canadien National?

M. Scott: Je suppose que le Canadien National et nous-mêmes verrons où nous pouvons nous faire concurrence. Tout au moins, nous faisons cela sur une base plus ou moins égale.

Le sénateur Stewart: Vous pensez que vous y gagnerez quelque chose et eux également. En fin de compte, les deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes y gagneront et y perdront à peu près la même chose.

M. Scott: Je pense que nous y perdrons l'une et l'autre des revenus. L'expéditeur y gagnera probablement dans la mesure où ses prix diminueront à court terme. Suite à cela, dans presque n'importe quelle situation, si vous ne faites pas suffisamment d'argent pour continuer à fonctionner, soit vous augmentez vos prix, soit vous cessez vos activités.

Le sénateur Stewart: Peut-être est-ce le temps de penser à ces conséquences. Vous avez parlé auparavant d'une situation factuelle qui résulterait de décisions d'affaires. Qu'entendez-vous par situation factuelle?

M. Scott: Je pense que je peux parler pour le CN comme pour nous-mêmes. Aucune des deux compagnies n'est prête à empêcher le fonctionnement sécuritaire d'une ligne. Nos deux compagnies ont l'une et l'autre de bons dossiers au chapitre de la sécurité. Au cours des dix dernières années en Amérique du Nord, je pense que le CP a été le premier pour la sécurité pendant sept ou huit ans. Nous n'allons pas faire fonctionner des lignes dangereuses. Si c'est ce que l'on pense, autant se l'ôter de l'esprit.

Si vous n'avez plus assez d'argent à injecter dans le réseau et si vous voulez malgré tout maintenir la sécurité, il est une chose que vous pouvez faire, c'est de fonctionner plus lentement. Cela réduit évidemment votre capacité de faire des affaires car si vos wagons ne tournent pas dans le même temps parce que le trafic est limité à une vitesse de 45 milles à l'heure, alors que la limite de vitesse est de 50 ou 60 milles à l'heure, la capacité de votre système de tourner et de continuer à produire est limitée. Si nous entrons dans une spirale comme celle-là, où nous serons forcés de ralentir pour vivre selon nos moyens, nos clients ne vont plus obtenir de service et nous ne pourrons pas maintenir le prix de base qui rend le réseau efficace.

Le sénateur Stewart: Donc, ce que vous nous dites, c'est que la plate-forme de la voie ne serait peut-être plus entretenue pour être sécuritaire à une vitesse de 60 km à l'heure mais qu'elle le serait pour une vitesse de 40 km à l'heure.

M. Scott: Il pourrait s'agir tout aussi bien de l'équipement des wagons que de quoi que ce soit d'autre. Nous pouvons en effet, en réduisant notre vitesse, éviter certaines situations que nous pourrions dire inacceptables d'un point de vue opérationnel à une vitesse plus élevée, de sorte que nous réduirons la vitesse de 5 ou de 10 km à l'heure. Ce qui se produit alors, c'est que votre capacité d'utiliser le réseau et de faire fonctionner ses ressources commence à se miner.

[Text]

Senator Stewart: The railway companies in the United States, after having had a glorious period of expansion, went downhill very fast after World War II. They could not afford in many cases to maintain their road-beds; they could not afford to buy new locomotives. What was the cause of all that? Was it that the railways were simply not sufficiently profitable or was it that the alternatives for investment elsewhere were so good that railway income was drained off and invested in other enterprises? Do you know?

Mr. Scott: I think it would vary by individual corporations in the United States what was the exact—

Senator Stewart: New York Central; that is it.

Mr. Scott: Yes, and I thought what you had in mind is supposedly an organization that fell in love with their real estate and forgot about their railway. I think in general, however, what led to the Staggers Act related to the pure railway industry itself, and that was an inability to make sufficient money to draw in the capital required to put the plant in the proper shape, plus there were impediments to a restructuring of the railway plant—rationalization of the systems that was required because of other competitive factors: the growth of trucking and the growth of the highway network in the United States.

Senator Stewart: I want to go back, Mr. Chairman, to the cross-border traffic. I gather that a large of percentage of your business is done west of the Lakehead.

Mr. Scott: Yes.

Senator Stewart: About what percentage?

Mr. Scott: I would say, west of the Lakehead, physically about 60% of our business is west, but I think you should perhaps also understand that there is a significant amount of business generated in the east that moves to the west, so it is an eastern-based traffic.

Senator Stewart: What percentage of that business is involved in hauling grain?

Mr. Scott: Approximately 20% of our business is involved in the haulage of grain under the Western Grain Transportation Act.

Senator Stewart: And what percentage is cross-border?

Mr. Scott: Of grain? About 25% of our total freight traffic is trans-border to the United States.

Senator Stewart: So you are saying that a large portion of your business—on paper—is going to be affected by competitive line rates? I say “on paper” because there may be situations where you do not have a competitor such as Burlington Northern.

Mr. Scott: It has the potential on paper; yes, you are quite right.

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Les compagnies ferroviaires aux États-Unis, après avoir connu une brillante période d'expansion, ont décliné très vite suite à la Deuxième Guerre mondiale. Elles ne pouvaient plus se permettre dans de nombreux cas d'entretenir les plate-formes de leurs voies ni d'acheter de nouvelles locomotives. Quelle a été la cause de tout cela? Était-ce simplement parce que les chemins de fer n'étaient pas suffisamment rentables ou parce que les possibilités d'investir ailleurs étaient si bonnes que les revenus des compagnies ferroviaires ont été siphonnés et investis dans d'autres entreprises? Le savez-vous?

M. Scott: Je pense que cela varie selon les compagnies aux États-Unis. Dire quelle a été l'exacte...

Le sénateur Stewart: New York Central, n'est-ce pas?

M. Scott: Oui et je crois que ce à quoi vous avez pensé c'est semble-t-il au cas d'une organisation qui s'est passionnée pour ses biens immobiliers et qui a oublié ses chemins de fer. Je pense en général que ce qui a toutefois conduit à la *Staggers Act* avait trait à la véritable industrie ferroviaire et que c'a été l'impossibilité de faire suffisamment d'argent pour générer les capitaux nécessaires à une bonne organisation de l'entreprise, plus les obstacles rencontrés pour restructurer la compagnie ferroviaire—la rationalisation des réseaux rendue nécessaire par l'existence d'autres facteurs concurrentiels: le développement du camionnage et du réseau d'autoroutes aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: Je voudrais revenir, Monsieur le Président, au trafic transfrontalier. J'ai entendu dire qu'un fort pourcentage de vos affaires était réalisé à l'ouest de la tête des Grands Lacs.

M. Scott: Oui, c'est le cas.

Le sénateur Stewart: Environ quel pourcentage?

M. Scott: Je dirais qu'environ 60 p. 100 de nos affaires se font physiquement à l'ouest de la tête des Grands Lacs, mais je pense que vous comprendrez que l'origine d'une partie importante de nos affaires est dans l'est et que ces dernières se déplacent ensuite vers l'ouest. Il s'agit donc d'un trafic qui a sa base à l'est.

Le sénateur Stewart: Quel est le pourcentage de vos affaires consacré au transport des céréales?

M. Scott: Environ 20 p. 100 de nos affaires sont consacrées au transport des céréales en vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest.

Le sénateur Stewart: Et quel pourcentage de vos affaires est transfrontalier?

M. Scott: Pour les céréales? Environ 20 p. 100 de notre trafic-marchandises total est transfrontalier avec les États-Unis.

Le sénateur Stewart: Donc, vous dites qu'une grande partie de vos affaires—sur le papier—va être touchée par les prix de ligne concurrentiels? Je dis «sur le papier» parce qu'il peut y avoir des situations dans lesquelles vous n'avez pas un concurrent comme Burlington Northern.

M. Scott: C'est une situation potentielle sur le papier. Oui, vous avez tout à fait raison.

[Text]

Senator Stewart: Yes. Have you looked at the situation not in potential but as it now is? What percentage of your cross-border traffic could be affected immediately by the competitive line rates so that you either lose the business or else have to accept a lower return for doing the work?

Mr. Scott: As I said, senator, we do not know whether we are going to lose the business or follow down on the pricing; that depends on too many variables that neither we nor probably our competitors know at this moment. If they were to have surplus power and surplus cars because their own business dipped, they might find some of this traffic extremely attractive to them in coming and accessing the traffic. If that were the case and that car and equipment was available to them they might arrive at a certain pricing level that might be somewhat more aggressive than the average. If that were the case we might not be able to follow them down. We might find ourselves in a position to say we just cannot meet them on price.

Senator Stewart: If the U.S. law were changed to incorporate competitive line rates would you then have a level playing field?

Mr. Scott: In the sense of the competition or the ability of the U.S. railroads to do something and not suffer retaliation from us, yes, it would be. Our underlying position, however, is we do not really believe competitive line rates are necessary at this moment to allow the competitive pressures to come into play between the railway and the shippers. I would go back to what we have suggested: the way to approach it is to put in the other measures of the bill and see what happens. If the competitive line rates are still deemed to be required then they could be put in place at that time.

Senator Stewart: We have talked about the relationship between the two major Canadian railways and concluded they may be both equally unhappy at the end of the day, but that between the two the field is relatively level. If it were possible—I do not know whether it could be achieved by a skilled draftsman—to sever the competitive line rates cross-border from competitive line rates within Canada, is that the type of possible remedy you have considered?

Mr. Scott: That was a question put to us at the time we appeared before the Commons committee. We do not think it is the full answer, but it would be better than the existing situation. The framers of the bill may have a different view on that, but you asked what we thought.

Senator Stewart: Yes, that is right. You are telling us we are creating a playing field which, insofar as this cross-border traffic is concerned, is inclined to be advantageous to your American competitors. I am trying to see what your view of a possible remedy would be. You know the railroading business. Physically is it severable? Can you sort it out that way, or

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Oui. Avez-vous réfléchi à la situation, non telle qu'elle peut le devenir, mais telle qu'elle est maintenant! Quel pourcentage de votre trafic transfrontalier pourrait être immédiatement touché par les prix de ligne concurrentiels de sorte que soit vous perdriez le marché soit que vous accepteriez des revenus moindres pour faire le travail?

M. Scott: Comme je l'ai dit, monsieur le sénateur, je ne sais pas si l'affaire va nous glisser entre les mains ou si une entente va être conclue quant aux prix. Cela dépend de trop de variables qui nous sont pour le moment inconnues et que le sont probablement aussi de nos concurrents. S'ils devaient avoir un excédent de capacité et de voitures à cause d'une diminution subite de leurs propres affaires, ils pourraient trouver qu'une partie de ce trafic est extrêmement attrayant et décider de venir en évaluer la portée. Si c'était le cas et s'ils disposaient de véhicules et d'équipement, ils pourraient aboutir à un certain barème de prix qui aurait des chances d'être un peu plus concurrentiel. Dans ce cas, nous ne serions peut-être pas en mesure de les imiter. Il nous faudrait nous avouer vaincus au chapitre des prix.

Le sénateur Stewart: Si la loi américaine était modifiée pour inclure des prix de ligne concurrentiels, auriez-vous une plus grande marge de manœuvre?

M. Scott: Si l'on songe à la concurrence ou à l'aptitude des chemins de fer américains à intervenir sans avoir à subir de représailles de notre part, la réponse est oui. Cependant, fondamentalement, nous ne croyons pas que des prix de ligne concurrentiels soient actuellement nécessaires pour que libre cours soit donné à des forces concurrentielles entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Je reviendrais sur notre proposition: la façon d'aborder la question consiste à mettre en application les autres dispositions du projet de loi et de voir ce qu'il en résulte. Si des prix de ligne concurrentiels sont toujours perçus comme nécessaires, il sera possible de les mettre en vigueur à ce moment-là.

Le sénateur Stewart: Nous avons parlé de la relation entre les deux principales compagnies de chemin de fer canadiennes et nous avons dit qu'elles pourraient se dire aussi déçues l'une que l'autre à la fin de la journée, mais, qu'en fin de compte, aucune n'était favorisée. Si cela était possible—je ne sais pas si un rédacteur habile y parviendrait—on pourrait établir une distinction entre prix de ligne concurrentiels transfrontières et prix à l'intérieur du Canada. Avez-vous songé à une telle solution?

M. Scott: C'est une question qui nous a été posée lorsque nous avons comparu devant le comité des Communes. Nous ne croyons pas que cela résoudrait tous les problèmes, mais cela serait une amélioration par rapport à la situation actuelle. Les auteurs du projet ont peut-être une opinion différente, mais vous m'avez demandé notre opinion.

Le sénateur Stewart: Oui, c'est exact. Vous nous dites que nous créons des conditions qui ont tendance à être avantageuses pour vos concurrents américains, dans le mesure où il est question de ce trafic transfrontière. J'essaie de voir quelle solution serait à vos yeux possible. Vous connaissez le domaine des chemins de fer. Peut-on établir une distinction matérielle? Pouvez-vous trancher de cette façon? Ne risquons-nous pas de

[Text]

would we create such regulatory complexity that it would be more troublesome and costly than it would be worth?

Mr. Scott: I do not think it would be any more complex than this bill already is.

Senator Stewart: Let me ask you one big, vague question to end up with. I have formed the opinion this bill is being sold to us under the motherhood term of increasing competition. But as we have been told here, when you look behind the word very often it means pricing decisions are to be reached as a result of regulation, and that in fact we ought not to be singing hymns to the marketplace and to competition insofar as this bill is concerned. Of course I am caricaturing the position, but is there a good deal of truth in the caricature?

Mr. Scott: Senator, if I am not mistaken, when the Minister of Transport appeared before you in respect of the rail portion of the bill—and this is all I am speaking to—he called it re-regulation himself, not deregulation. To the extent it regulates in those areas, yes, your view is not incorrect, I think.

Senator Spivak: I have a question along the same line. If there were a free trade agreement between Canada and the United States, would it mean rail traffic and competition among railways would be open? Is this too hypothetical a question?

Mr. Scott: Senator, I have no idea what would be the result of a free trade arrangement insofar as the railways are concerned. It may be that everything would be made compatible between the two countries. Certainly it would be a step in the right direction. But again, insofar as the competitive line rates are concerned, we have the underlying basic concern as to whether they are needed in order to get the proper competitive pressures into the system between the railways and their shippers.

Senator Spivak: Okay.

Senator Davey: Mr. Chairman, I have one last question. It is unfair to put it to Mr. Scott. It should really be put to some of our friends from the department. I am wondering whether we will be seeing them again as witnesses. Mr. Chairman, will the department people be coming before the committee again in the course of the—

The Chairman: If necessary, yes.

Senator Davey: Why are Canadian railways not extended similar privileges to traffic in the United States? It is not a question to ask Mr. Scott, but rather for Ms Bloodworth or someone. I would like to know the answer.

Mr. Scott: I can take a crack at the answer, senator. From talks with people in the federal railroad administration in the United States and people in the business and having some passing knowledge of the U.S. scene, I do not believe those who framed the Staggers Act felt that competitive access was the same kind of problem the framers of Bill C-18 feel it is in Canada.

[Traduction]

compliquer à ce point les règlements qu'il en résultera des ennuis et des coûts inutiles?

M. Scott: Je ne pense pas que cela pourrait rendre le projet de loi plus complexe qu'il ne l'est déjà.

Le sénateur Stewart: Pour terminer, laissez-moi vous poser une question globale. J'en suis venu à la conclusion que ce projet de loi nous est présenté comme un moyen infaillible d'accroître la concurrence. Or, comme on nous l'a ici signalé, on se rend compte, quand on y regarde de plus près, que des décisions quant à la fixation des prix devront être prises pas suite de la réglementation et qu'en fait nous ne devrions pas crier victoire en ce qui concerne le marché et la concurrence. Bien sûr, je caricature la question, mais n'y a-t-il pas beaucoup de vrai dans cette façon de voir les choses?

M. Scott: Sénateur, si je ne fais pas erreur, le ministre des Transports, lorsqu'il a comparu devant vous relativement à la partie du projet traitant des chemins de fer—et c'est mon seul propos—a lui-même parlé de ré-réglementation et non de déréglementation. Dans la mesure où il est question d'une réglementation dans ces secteurs, oui, votre perception est exacte, je crois.

Le sénateur Spivak: J'ai une question connexe. S'il y avait une entente de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, y aurait-il libre trafic ferroviaire et libre concurrence entre les chemins de fer? Cette question est-elle trop hypothétique?

M. Scott: Sénateur, je n'ai aucune idée du résultat d'une entente de libre-échange en ce qui concerne les chemins de fer. Il pourrait y avoir complète compatibilité entre les deux pays. Ce serait sûrement un pas dans la bonne direction. Mais, encore une fois, en ce qui a trait aux prix de ligne concurrentiels, notre préoccupation essentielle, c'est de nous assurer qu'ils sont nécessaires à l'établissement des forces concurrentielles voulues entre les compagnies de chemin de fer et leurs expéditeurs.

Le sénateur Spivak: D'accord.

Le sénateur Davey: J'ai une dernière question, monsieur le président. Mais il ne serait pas juste de la poser à M. Scott. On devrait plutôt la poser à certains de nos amis du Ministère. Je me demande si nous les reverrons comme témoins. Monsieur le président, les gens du Ministère vont-ils revenir devant le Comité d'ici—

Le président: Oui, si cela est nécessaire.

Le sénateur Davey: Pourquoi n'accorde-t-on pas les mêmes privilèges de trafic aux compagnies ferroviaires canadiennes aux États-Unis? Cette question ne s'adresse pas à M. Scott, mais plutôt à Mme Bloodworth ou quelqu'un d'autre. J'aimerais en connaître la réponse.

M. Scott: Je peux essayer de répondre, sénateur. Selon les discussions que j'ai eues avec des employés de l'administration américaine des chemins de fer, compte tenu de mes rencontres avec des gens d'affaires et d'après ce que je sais de la scène américaine, je ne crois pas que les auteurs du *Staggers Act* voyaient dans l'accès concurrentiel le même genre de problème que les auteurs du projet de loi C-18 au Canada.

[Text]

There have been pressures mainly from the coal industry in the United States to gain some competitive access measures. At least, they have not manifested themselves to this point in time as being of the nature of the Canadian bill. I think there is a body of thought in the United States that feels it could be damaging in the longer run. It is the same view we have a concern about here in Canada. Those are pressures between shippers and carriers that go on all the time.

There is a feeling in the United States, I think, that market competition is a factor and to a considerable extent looks after it. They have not moved to this. The framers of this bill feel it is a factor in Canada that should be addressed. So people have moved to a different set of needs.

Senator Davey: It is an interesting answer, but I would still like to put the question to these people if we can at some point.

The Chairman: Senator Davey, as is the custom, after we are through with the evidence the DOT officials will be invited to appear before this committee.

Senator Davey: Thank you.

Senator Graham: I have a short question; it follows on the one Senator Spivak asked the witness about the free trade talks. Have you been asked for any input with respect to the free trade talks?

Mr. Scott: As far as the railway is concerned, we have made known or presented some information to those who are conducting the talks in an attempt to assist them in what they wanted to know, yes.

Senator Graham: Were you asked, or did you voluntarily make representation?

Mr. Scott: I think one of each would really answer. We were asked, and once asked we volunteered some additional information we thought would be appropriate.

Senator Graham: What is the effect of this legislation with respect to jobs in your company?

Mr. Scott: Bill C-18?

Senator Graham: Yes.

Mr. Scott: That is very hard to judge for this reason: if we met competition on price, there would be no change in the work-load and therefore, certainly initially, no change in the job content of the railway. If we were unable to meet on price and gave the business away as a result of that, then obviously that work-load is gone and the jobs go with it.

If in a greater length of time we are put under extreme cost pressures, which we undoubtedly would be, we would have to adjust our work force—but that is going to have to happen anyway, senator. Those cost pressures are there for our customers in the market competition aspect of rate setting, let alone the regulatory aspect.

[Traduction]

Aux États-Unis, les pressions en vue d'établir quelques mesures d'accès concurrentiel sont venues principalement du secteur du charbon. Au moins, jusqu'à maintenant, ces pressions ne s'apparentent pas à celles qui sont associées au projet de loi canadien. Je crois qu'il y a, aux États-Unis, un courant de pensée selon lequel cela pourrait être nuisible, à long terme. C'est la préoccupation des Canadiens. Des pressions constantes existent entre les expéditeurs et les transporteurs.

Aux États-Unis, on estime, d'après moi, que la concurrence commerciale est un facteur dont les tenants attendent que des mesures favorisant l'accès concurrentiel soient prises. Cela n'a pas motivé les Américains. Les auteurs de l'actuel de loi estiment qu'il s'agit d'un facteur dont il faut tenir compte, au Canada. Les gens sont donc motivés par d'autres besoins.

Le sénateur Davey: Voilà une réponse intéressante, mais j'aimerais quand même poser la question à ces gens, si nous pouvons le faire à un moment donné.

Le président: Sénateur Davey, comme c'est la coutume, les fonctionnaires du MDT seront invités à comparaître devant le Comité une fois que les faits auront été présentés.

Le sénateur Davey: Je vous remercie.

Le sénateur Graham: J'aimerais obtenir quelques précisions relativement à la question que le sénateur Spivak a posée au témoin concernant les discussions sur le libre-échange. A-t-on fait appel à votre concours lors des discussions sur le libre-échange?

M. Scott: Oui, dans la mesure où il est question des chemins de fer, nous avons communiqué ou présenté quelques renseignements à ceux qui mènent les discussions en vue de les aider à connaître les données qu'ils recherchaient.

Le sénateur Graham: Vous a-t-on demandé de faire des observations ou en avez-vous fait de vous-même?

M. Scott: Je crois pouvoir répondre oui aux deux volets de votre question. On nous a demandé d'en faire et, une fois qu'on nous l'a eu demandé, nous avons fourni volontairement quelques données supplémentaires que nous estimions utiles.

Le sénateur Graham: Quels effets cette loi va-t-elle avoir sur les emplois de votre compagnie?

M. Scott: Le projet de loi C-18?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Scott: C'est très difficile à dire. Si nous arrivons à pratiquer des prix concurrentiels, la charge de travail devrait demeurer la même et au début, à tout le moins, les emplois ne seront pas touchés, en ce qui concerne le chemin de fer. Dans le cas contraire, si nous devons par conséquent laisser tomber l'entreprise, la charge de travail diminuerait sans aucun doute et avec elle les emplois.

Si, à plus long terme, nous avons à faire face à des pressions extrêmes quant aux coûts, ce qui arrivera à n'en pas douter, nous devons rajuster nos effectifs—mais c'est ce qui se produira de tout façon, sénateur. Ces pressions existent pour nos clients qui doivent tenir compte de prix concurrentiels, sans compter la réglementation.

[Text]

Senator Graham: Senator Stewart referred to a level playing field in talking about your competition in the United States. Do you feel you are playing on a level field with respect to your competition in Canada?

Mr. Scott: If the regulatory background against which we are playing is the same then from that point of view, as far as the law is concerned, the answer has to be "yes".

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: There are no other questions? Thank you very much, Mr. Scott, Mr. Flicker, and Mr. Nash.

Mr. Scott: Thank you, senator.

The Chairman: Honourable senators, our next witnesses will be from the Canadian National: Mr. Morin, senior vice-president for marketing, and Mr. Masse, senior vice-president, financial planning and administration.

Senator Stewart: Mr. Chairman, on a point of order, I suggest that it would be good to have a five-minute recess. We are running just a little early.

The Chairman: Yes, about three minutes.

Senator Stewart: All right, three minutes, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Honourable senators, could you move forward so the gentleman standing behind there can come forward?

We now have Mr. W.H. Morin, senior vice-president, marketing; Mr. Y.H. Masse, senior vice-president, financial planning and administration; and Mr. S.A. Cantin, general solicitor, all from Canadian National. Mr. Morin, go ahead, please.

Mr. W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing, Canadian National Railway: Thank you, Mr. Chairman. Let me start off by apologizing for Mr. Lawless, who unfortunately had some previous commitments and was unable to be here with us today. He asked me to pass on his apologies to you.

We are pleased to have this opportunity to appear before you as you consider the proposed National Transportation Act as set forth in Bill C-18. Over the past several years, CN has taken an active part in the public hearings that culminated in the passage of Bill C-18 by the House of Commons last month. Beginning with Canadian Transport deliberations on the effects of U.S. deregulation on Canadian carriers and shippers, through House of Commons committee hearings on *Freedom to Move* and the bill before you today, these occasions have enabled us to make known our position on the most appropriate regulatory framework for Canadian transportation to meet the evolving needs of our customers and of the nation.

While that position is no doubt familiar to you and has been consistent throughout the process, I am grateful to have a few moments to draw to your attention the aspects of the proposed legislation we feel are the most significant from CN's point of

[Traduction]

Le sénateur Graham: Le sénateur Stewart a parlé de chances égales relativement à votre présence sur le marché des États-Unis. Avez-vous l'impression d'avoir des chances égales en ce qui concerne la concurrence au Canada?

M. Scott: Si les conditions réglementaires qui nous sont imposées sont les mêmes, alors, de ce point de vue, en ce qui concerne la loi, je dois répondre oui.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie beaucoup messieurs Scott, Flicker et Nash.

M. Scott: Merci, sénateur.

Le président: Honorables sénateurs, nos prochains témoins viennent du Canadien National. Ce sont M. Morin, premier vice-président du marketing et M. Masse, premier vice-président de la planification financière et de l'administration.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, en vertu du règlement, je propose qu'on prenne cinq minutes de repos. Nous sommes un petit peu en avance.

Le président: Oui, environ trois minutes.

Le sénateur Stewart: D'accord, trois minutes, monsieur le président. Merci.

Le président: Honorables sénateurs, voudriez-vous avancer pour que la personne qui est derrière puisse s'approcher?

Nous avons maintenant M. W. H. Morin, premier vice-président, marketing; M. Y. H. Masse, premier vice-président, planification financière et administration; et M. S. A. Cantin, chef du contentieux, tous du Canadien National. M. Morin, allez-y s'il vous plaît.

M. W. H. Morin, premier vice-président, marketing, Canadien National: Merci, monsieur le président. Permettez-moi d'abord de présenter les excuses de M. Lawless qui avait malheureusement déjà pris des engagements et était donc incapable d'être ici avec nous aujourd'hui. Il m'a demandé de vous transmettre ses excuses.

Il nous fait plaisir d'avoir l'occasion de prendre la parole devant vous afin d'examiner la proposition de la Loi nationale sur les transports telle que présentée dans le projet de loi C-18. Depuis plusieurs années, le CN a participé activement aux audiences publiques qui ont conduit à l'adoption du projet de loi C-18 par la Chambre des communes le mois dernier. D'abord les délibérations sur les conséquences de la déréglementation américaine pour les transporteurs et les expéditeurs canadiens et ensuite les audiences du comité de la Chambre des communes sur le projet de réforme «Aller sans entraves» et le projet de loi discuté aujourd'hui, voilà des occasions qui nous ont permis de faire connaître notre position sur la réglementation qui serait la plus appropriée en matière de transport au Canada, afin de répondre aux besoins changeants de nos consommateurs et à ceux de la nation.

Même si cette position vous est sans doute familière puisqu'elle n'a pas changé depuis le début, je vous suis reconnaissant de m'accorder quelques instants pour vous signaler les aspects du projet de loi qui nous semblent les plus importants, pour nous du CN. Je pourrais ajouter que dans certains cas ils

[Text]

view. I might add that in some cases they are slightly different from CP's, but then we are different railways.

First, I want to emphasize that we agree with the principles driving Bill C-18, in particular that less regulation and greater reliance on competition and market forces are key elements in the development of an effective, cost-efficient, innovative transportation service. We know Canada's producers and consumers need and can only benefit from a low-cost yet financially vigorous railway industry. Perhaps that is an area where the shippers and the railways have some differences of opinion.

Consequently, we support without reservation the provisions of Bill C-18 that will, in our opinion, continue to contribute toward attaining those objectives. Such provisions include confidential contracts between railways and their freight customers; the disallowance of common pricing on the part of the railways; the rate dispute mediation process; the relaxation of tariff publication and filing requirements; the ability for railways and shippers to negotiate liability limitations; and the provisions for reparation in connection with resolution of rate disputes.

We have been less comfortable with—and I really should say seriously concerned about—certain other measures contained in Bill C-18. We have expressed our reservations and concerns during appearances before the House of Commons Transport committee as well as on many other occasions.

A few of our suggestions were accepted by the committee and incorporated into the bill as passed by the House on June 18. However, we remain concerned about what we see as a continuing lack of balance among the various economic agencies at play. The consequence of this imbalance could have a serious negative impact on the revenue of Canadian railways. In essence, Bill C-18 still contains measures inconsistent with the bill's policy declaration, which calls for a viable and effective transportation system.

The lack of balance to which I refer is perhaps most clearly exemplified by the provision for competitive access measures. In our view, the sharing of facilities and traffic between railways, a sharing imposed by regulation without allowance for adequate compensation, means that the shipper's need for low-cost transportation is given greater weight than the railway's need to protect its investment and financial viability.

Of even greater concern with regard to competitive access provisions is their application to transborder traffic. Our American competitors would thus gain an additional advantage over Canadian railways, in that similar access to their facilities and traffic is not available to us in U.S. territory.

[Traduction]

sont légèrement différents de ceux du CP, mais nous sommes aussi des chemins de fer différents.

D'abord, je veux insister sur le fait que nous sommes d'accord avec les principes qui régissent le projet de loi C-18, en particulier avec le fait qu'il y ait moins de règlements et que l'on fasse davantage confiance à la concurrence et aux forces du marché à titre d'éléments clés de la mise en place d'un service de transport efficace, rentable et innovateur. Nous savons que les producteurs et les consommateurs canadiens ont besoin d'une industrie ferroviaire peu coûteuse, mais financièrement vigoureuse, et qu'ils n'en retireront que des bienfaits. Il est possible qu'il s'agisse d'un secteur où les expéditeurs et les chemins de fer ont certaines divergences d'opinion.

Par conséquent, nous appuyons sans réserve les dispositions du projet de loi C-18 qui va, à notre avis, continuer à tendre vers l'atteinte de ces objectifs. Parmi ces dispositions, mentionnons les contrats confidentiels entre les transporteurs ferroviaires et leurs clients de marchandises; l'annulation de prix communs de la part des chemins de fer; la mesure de médiation sur la divergence de prix; l'adoucissement des exigences en matière de publication des tarifs et de leur conservation en archives; la capacité des chemins de fer et des expéditeurs de négocier des limitations de la responsabilité; des compensations relatives à la résolution des divergences de prix.

Nous sommes moins d'accord—et je devrais dire sérieusement préoccupé—avec certaines autres mesures contenues dans le projet de loi C-18. Nous avons exprimé nos réserves et inquiétudes lors de notre participation au comité de la Chambre des communes sur les transports, de même qu'à de nombreuses autres occasions.

Quelques-unes de nos suggestions ont été retenues par le comité et intégrées au projet de loi présenté à la Chambre, le 18 juin. Toutefois, nous demeurons préoccupés par ce que nous considérons comme un manque d'équilibre parmi les divers organismes économiques en cause. La conséquence de ce déséquilibre pourrait avoir une forte incidence négative sur les revenus des chemins de fer canadiens. Essentiellement, le projet de loi C-18 contient encore des mesures qui ne vont pas dans le sens de la déclaration de principe du projet de loi, qui vise l'établissement d'un système de transport rentable et efficace.

Le manque d'équilibre auquel je fais allusion trouve peut-être son meilleur exemple dans la disposition relative aux mesures d'accès concurrentiel. À notre avis, le partage des installations et du trafic entre les chemins de fer, une mesure imposée par règlement, sans allocation d'une compensation adéquate, signifie que l'on accorde plus d'importance au fait que l'expéditeur a besoin d'un transport bon marché qu'au fait que le transporteur ferroviaire a besoin de protéger son investissement et sa rentabilité financière.

Ce qui nous préoccupe encore davantage dans les dispositions portant sur l'accès concurrentiel, c'est qu'elles s'appliquent au trafic extérieur. Nos concurrents américains obtiendraient donc un avantage supplémentaire sur les chemins de fer canadiens, puisqu'un accès semblable à leurs installations et à leur trafic ne nous est pas accessible en territoire américain.

[Text]

The purpose of competitive access should be to protect shippers whose traffic is truly captive. But to allow all shippers to use the mechanism, regardless of whether they indeed have access to an effective competing transportation service, would introduce regulatory intervention into an area in which the forces of the marketplace, in our opinion, are powerful enough to guarantee fairness. The spirit of the bill requires that these forces prevail.

We do not fear competition, but we insist, when we can, that it must be fair; and we believe competition can be truly effective only when all the players abide by the same rules.

Honourable senators, Mr. Chairman, I do not wish to take up any more of the limited time available by expanding on these themes, but would be glad now to respond to any questions you might have. Thank you.

Senator Stewart: The bill before us gives us a mix. On the one hand, competition and market forces are put forward in the statement of the national transportation policy as prime agents in providing viable and effective transportation services; on the other hand, we have a fair amount of regulation.

Your company is an unusual player. It is unlike Canadian Pacific; it is not a private company. Let us assume that this legislation—this bill as it now is or as it might be after amendment—is already in place. Is there any reason why Canadian National should not be privatized to allow these two types of forces, competition and the regulatory environment, to operate on two relatively equal, major transportation players?

Mr. Morin: Let me make sure I am responding to the correct question. I think you asked me whether there is any reason why CN should not be privatized. In order to answer that, I think I am going to have to refer to some of Mr. Crosbie's statements. The Minister, when he was before you, stated that "CN has a more difficult time, because it is a Crown corporation, than CP does, because it is not". I agree with those words. I have worked within CN for almost 38 years. I would be lying if I said otherwise.

I do not think it is so heavy an impediment as some people might think. From the point of view of living within regulation, there is no difference between the two companies. From the point of view of being able to react to a marketplace situation when it has an impact on the people of Canada or on some of the parts of Canada, it is more difficult to react as quickly as CP can. To that extent, I think it would be advantageous for CN if it were privatized.

I see no reason why CN should not be privatized except that I think the financial marketplace might have some reasons I do not have to give you. I do not know how many of them would be able to generate the type of investment required to privatize CN so long as its profitability, return on investment or return on equity is as it is today. One of the concerns we have with the bill is that those statistics will probably deteriorate with the loss of revenue we expect.

[Traduction]

L'objet d'un accès concurrentiel devrait être de protéger les expéditeurs dont le trafic est vraiment captif. Cependant, permettre à tous les expéditeurs d'utiliser ce mécanisme, sans savoir s'ils ont effectivement accès à un service de transport concurrentiel efficace constituerait une intervention réglementaire dans un secteur où les forces du marché sont, à notre avis, suffisamment puissantes pour en garantir l'impartialité. L'esprit du projet de loi exige que ces forces prédominent.

Nous n'avons pas peur de la concurrence, mais nous demandons, lorsque nous le pouvons, qu'elle soit juste; nous croyons que la concurrence ne peut être vraiment efficace que lorsque tous les joueurs se conforment aux mêmes règles.

Honorables sénateurs, monsieur le président, je ne voudrais pas prendre davantage du temps précieux qui m'est accordé pour aller plus loin sur ces questions; il me fera maintenant plaisir de répondre à toute question qui me sera posée. Merci.

Le sénateur Stewart: Le projet de loi que nous étudions présentement est un mélange. D'un côté, la concurrence et les forces du marché sont mises en lumière dans l'exposé de la politique nationale sur les transports comme étant les principaux agents d'offre de services de transport fiables et efficaces, et de l'autre nous avons tout un ensemble de règlements.

Votre société est un joueur exceptionnel. Elle n'est pas comme le Canadien Pacifique; elle n'est pas une société privée. Supposons que cette loi—le projet de loi tel qu'il est actuellement ou tel qu'il pourrait être après son amendement—est déjà en vigueur. Y a-t-il une raison pour laquelle le Canadien National ne pourrait pas être privatisé pour permettre à ces deux types de forces, c'est-à-dire la concurrence et la réglementation, d'agir sur deux joueurs majeurs et relativement égaux qui offrent des services de transport?

M. Morin: Je voudrais être certain de répondre à la bonne question. Je pense que vous me demandez s'il y a une raison pour laquelle le CN ne pourrait pas être privatisé. Pour y répondre, je pense que je vais devoir avoir recours à certaines des déclarations de monsieur Crosbie. Le ministre, lorsqu'il était devant ce comité, a affirmé que «le CN a davantage de difficulté, étant une société de la Couronne, qu'en a le CP, qui lui ne l'est pas». Je suis d'accord avec cette déclaration. Je travaille au CN depuis presque 38 ans. Je mentirais si je répondais autrement.

Je ne crois pas que cela soit un obstacle aussi considérable que certaines personnes le pensent. Pour ce qui est de se conformer au règlement, il n'y a aucune différence entre les deux compagnies. Mais pour ce qui est de pouvoir réagir à une situation commerciale qui peut influencer sur le peuple canadien ou sur certaines régions du Canada, il est plus difficile de réagir aussi rapidement que CP peut le faire. À cet égard, j'estime que le CN aurait tout avantage à être privatisé.

Je ne vois aucune raison pour laquelle le CN ne devrait pas être privatisé, mais je crois que le marché des capitaux pourrait s'opposer pour certaines raisons que je ne suis pas tenu de vous révéler. J'ignore combien de financiers seraient capables de fournir les capitaux nécessaires à la privatisation du CN dans sa situation actuelle de rentabilité, de rendement du capital investi et de rendement des actions. Or, si le projet de loi est adopté, nous craignons notamment que ces statistiques ne se

[Text]

Senator Stewart: What particular classes of obligations does your company have which CP does not have?

Mr. Morin: We serve Newfoundland. We operate the Newfoundland Railway; I think that is a well-identified difference. We serve the port of Churchill. If Mr. Scott is still in the room, I am sure he would not jump up and down if we were given the opportunity to do those two things. Those are certainly the two best-known ones.

Senator Stewart: What about the service to Prince Edward Island?

Mr. Morin: The service to Prince Edward Island has become less of an imposed public duty over the last few years. We have gone to a multi-modal system to serve Prince Edward Island. In our opinion we are serving them more effectively from a marketplace point of view and from a cost-effectiveness point of view.

Senator Stewart: That is where I wanted to start. Earlier today we talked about the impact of the competitive line arrangements on Canadian Pacific. Will those provisions in this bill have important implications for your company?

Mr. Morin: Yes, sir, they will have very important implications.

Senator Stewart: Canadian Pacific was prepared to tell us roughly the locus of the situations they anticipate. Yours will not be in western Canada. I assume it will be somewhere in the St. Lawrence River area.

Mr. Morin: If you talk about the implications vis-à-vis competitive line rates or competitive access in U.S. railways, that is true, although Burlington Northern comes into Vancouver as we do. They come into Winnipeg. In eastern Canada, the Chessie Railroad System, ConRail and Norfolk Southern are all major competitors and will be heard from if the bill goes through as it is.

Senator Stewart: When you say "heard from", what do you mean?

Mr. Morin: We expect they will take advantage of the opportunities within the bill to access traffic which they did not have access to prior to the implementation of the bill.

Senator Stewart: Canadian Pacific told us they had done some rough estimates about the proportion of their business which might be affected to some extent by the competitive line rates. Have you made a comparable rough estimate?

Mr. Morin: We have done more than that, Mr. Senator. We have done some very detailed examinations of our traffic and entered evidence about it at each opportunity we have had to enter evidence. We believe the range of impact is between \$800 million and \$1.2 billion over the first five years the bill is

[Traduction]

détérioreront par suite de la perte de revenus que nous prévoyons.

Le sénateur Stewart: Quelles obligations particulières votre compagnie a-t-elle que le CP n'a pas?

M. Morin: Nous desservons Terre-Neuve. Nous exploitons le réseau ferroviaire de Terre-Neuve; à mon avis, il s'agit-là d'une différence notable. Nous desservons aussi le port de Churchill. Si M. Scott est toujours dans la salle, je suis sûr qu'il ne sauterait pas de joie si nous avions l'occasion de jouer ces deux rôles. Il s'agit certainement des deux obligations les plus connues.

Le sénateur Stewart: Et le service offert à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Morin: Depuis quelques années, le service à l'Île-du-Prince-Édouard est de moins en moins un service public obligatoire. Nous avons instauré un système multimodal qui, à notre avis, nous permet à la fois de mieux répondre à la demande et de mieux rentabiliser nos opérations.

Le sénateur Stewart: Voilà où je voulais en venir. Un peu plus tôt aujourd'hui, nous avons parlé des répercussions qu'auront les prix de ligne concurrentiels sur le Canadien Pacifique. Ces dispositions du projet de loi auront-elles des implications importantes pour votre compagnie?

M. Morin: Oui monsieur, des implications très considérables.

Le sénateur Stewart: Le Canadien Pacifique a pu nous dire en gros quels sont les endroits où se présenteront les situations qu'il prévoit. Dans votre cas, ce ne sera pas dans l'ouest du pays. Je suppose donc que ce sera dans le secteur du fleuve Saint-Laurent.

M. Morin: Si vous parlez des implications des prix de ligne concurrentiels ou à l'accès concurrentiel aux réseaux américains, c'est la vérité, bien que la Burlington Northern desserve Vancouver et Winnipeg tout comme nous. Dans l'Est du Canada, le réseau Chessie, ConRail et Norfolk Southern sont nos principaux concurrents, et nous en entendrons sûrement parler si le projet de loi est accepté tel quel.

Le sénateur Stewart: Que voulez-vous dire par «nous en entendrons sûrement parler»?

M. Morin: Nous nous attendons à ce que ces compagnies profitent des possibilités que leur offre le projet de loi pour s'introduire dans les secteurs du transport ferroviaire auxquels elles n'avaient pas accès avant la mise en œuvre du projet de loi.

Le sénateur Stewart: Les représentants du Canadien Pacifique nous ont dit qu'ils disposaient d'estimations globales de la proportion dans laquelle leurs affaires pourraient être affectées par les prix de ligne concurrentiels. Avez-vous dressé une estimation comparable?

M. Morin: Nous avons fait beaucoup plus que cela, monsieur le sénateur. Nous avons examiné notre trafic dans ses moindres détails et avons inclus tous les éléments de preuve que nous avons pu trouver. Nous estimons que les répercussions seraient de l'ordre de 800 millions à 1,2 milliard de dol-

[Text]

in place. The major part of that impact will be in the second and third year of the bill's application. It is a loss on the bottom line. It is not a loss of just freight revenue; it is a loss of income. It comes from a number of issues that will be changing: final-offer arbitration, competitive line rates, extended interswitching and confidential contracts.

Senator Stewart: Let us stay with competitive line rates for a moment. Can you give us a figure for that particular factor?

Mr. Morin: It is very difficult to give a figure for any one, whether it is competitive line rates, terminal running rates, or extended interswitching. The agency has the freedom to determine whether or not a shipper falls within the extended interswitching limits. We might put the money into a loss relative to competitive line rates and yet it might be lost as a result of extended interswitching. I think it is a lot more factual to talk about the impact of the competitive access measures. By far the greatest amount of the \$800 million to \$1.2 billion comes from competitive access measures.

Senator Stewart: If the competitive line rates provision applied only to traffic within Canada, do you feel you would be disadvantaged in relation to Canadian Pacific?

Mr. Morin: Yes, and I think that is an accident of size and geography. First of all, CN has roughly 60% of the total railway mileage in Canada. Therefore, we have much more to lose. Competitive line rates would have a great impact on CN because we are the northern railway of the two and we have much of the resource type of traffic that would be opened up to this sort of a change. It is not that the regulations of the bill are slanted one way or the other; it is just the fact that we are different railways and geographically differently located.

Senator Stewart: You are suggesting that you have more reason to be unhappy about competitive line rates than CP. They emphasized this morning the effect of this provision on transborder traffic. You are saying this is bad for you, but you go on to say competitive line rates will be bad for you within Canada.

Mr. Morin: Yes. It has been a difference between the two railways that has been brought out at every stage of the debate.

Senator Stewart: If the provision concerning competitive line rates across the border could be severed from the general provision, in your opinion it would produce a more level playing field between Canadian and American railway companies. Is that correct?

[Traduction]

lars au cours des cinq premières années de l'adoption de la loi, principalement au cours de la deuxième et de la troisième années de l'application. Il s'agit d'une perte sur toute la ligne. Ce ne sera pas seulement une perte de revenus de fret, mais bien un manque à gagner considérable. Cela découle de changements apportés dans certains domaines: l'arbitrage des propositions finales, les prix de ligne concurrentiels, l'extension de la limite de manœuvre interréseaux et les contrats confidentiels.

Le sénateur Stewart: Tenons-nous en aux prix de ligne concurrentiels pour le moment. Pouvez-vous nous donner des chiffres à ce sujet?

M. Morin: Il est très difficile de donner un chiffre pour l'un ou l'autre, que ce soit les prix de ligne concurrentiels, les droits de circulation terminaux ou l'extension des limites de manœuvre interréseaux. L'agence a toute liberté pour déterminer si un expéditeur tombe ou non à l'intérieur de la limite de manœuvre interréseaux. Nous pourrions dire que nous perdrons de l'argent à cause des prix de ligne concurrentiels pour nous apercevoir que nos pertes sont plutôt dues à l'extension des limites de manœuvre interréseaux. A mon avis, nous devrions plutôt parler des répercussions qu'auront les dispositions visant à l'accès aux autres transporteurs ferroviaires. En effet, la plus grande partie des pertes de 800 millions à 1,2 milliard de dollars seront attribuables à ces dispositions.

Le sénateur Stewart: Si les dispositions quant aux prix de ligne concurrentiels s'appliquaient seulement au trafic à l'intérieur du Canada, croyez-vous que vous seriez désavantagés par rapport au Canadien Pacifique?

M. Morin: Oui, et j'attribue cela à la taille de notre compagnie et à la géographie. Premièrement, le CN possède environ 60 p. 100 du parcours ferroviaire du Canada. Par conséquent, nous avons beaucoup plus à perdre. Les prix de ligne concurrentiels affecteraient fortement le CN, car c'est lui qui a le plus d'activités au nord du pays et il transporte une grande partie du trafic de ressources qui serait susceptible d'être touché par un tel changement. Je ne veux pas dire que la réglementation est biaisée d'une façon ou d'une autre; c'est simplement que les deux compagnies diffèrent l'une de l'autre et que leurs situations géographiques respectives sont différentes.

Le sénateur Stewart: Vous suggérez que votre compagnie aurait plus de raisons de se plaindre des prix de ligne concurrentiels que le CP. Ce matin, le CP a justement mis en évidence les effets de cette disposition sur le trafic transfrontalier. Non seulement dites-vous que cela peut vous nuire, mais vous ajoutez que les prix de ligne concurrentiels pourront vous nuire à l'intérieur même du Canada.

M. Morin: Oui. Cette différence entre les deux compagnies ferroviaires a d'ailleurs été mise en évidence à chaque étape du débat.

Le sénateur Stewart: Si la disposition concernant les prix de ligne concurrentiels transfrontaliers était retranchée de la disposition générale, il en résulterait à votre avis une plus grande égalité entre les compagnies ferroviaires canadiennes et américaines. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

[Text]

Mr. Morin: Yes. In fact, toward the latter stages of the debate with the standing committee we made some recommendations as to changes. We recognize that U.S. railways in Canada already have access to the four-mile interswitching limit. We did not propose that it be taken away from them, but we did recommend that if the interswitching limits were to be extended, the extension should not apply to the U.S. railways nor should any other competitive access measure.

Senator Stewart: Earlier today CIL appeared before the committee. In their brief, they deal with the suggestion that Bill C-18 creates an unfair advantage. They point out there is a possibility the Americans will enact somewhat similar legislation. On page 12 of their brief, they say:

Interestingly, there may be similar provisions enacted in forthcoming American legislation. Their recently introduced Consumer Rail Equity Act includes a provision for competitive line rates.

Are you familiar with this bill? If so, can you tell us anything about its chances of enactment?

Mr. Morin: I am not sure that I know the specific bill you are speaking of, but I certainly know of the attempts that have been made over the past number of years to have a competitive line rate type of access passed into law in the United States. The preponderance of shippers in the United States are against that bill, and have been ever since it was first proposed two or three years ago.

Senator Stewart: The preponderance of shippers are against it?

Mr. Morin: Yes, it is basically the coal shippers who have been supporting it. The other shippers are quite concerned that the revenue sufficiency of the United States railways would be severely damaged should such a change be made.

Senator Stewart: We were told earlier by Canadian Pacific that they are concerned about this bill because it may reduce their revenue and thus make it necessary for them to run a slower system. Is your problem somewhat similar?

Mr. Morin: Yes, our problems are quite similar. We have the same sorts of costs we have to live with, and the only way you can save costs in this case would be to lower your speed and put less money back into the plant. They use the term spiral, and that bothers me as well. It reminds me of the spiral that the Penn Central went through, and I hope that does not happen in Canada; I sincerely hope it does not.

Senator Graham: Mr. Morin, you said in response to one of Senator Stewart's questions about the obligations of CN as compared to CP that you had Newfoundland and Churchill. Do you intend to continue to serve Newfoundland as at present?

[Traduction]

M. Morin: Oui. En fait, vers les dernières étapes du débat avec le comité permanent, nous avons présenté certaines recommandations quant aux changements à apporter. Nous reconnaissons que les compagnies ferroviaires américaines qui roulent au Canada ont déjà accès à la limite de manœuvre interréseaux de quatre milles. Nous ne proposons pas que cette limite leur soit interdite, mais nous recommandons que si les limites de manœuvre interréseaux étaient étendues, l'extension ne s'applique pas aux compagnies américaines, pas plus que toute autre disposition visant à l'accès des autres transporteurs ferroviaires.

Le sénateur Stewart: Un peu plus tôt au cours de la journée, la CIL est venue témoigner devant le comité. Dans son exposé, la compagnie donne à entendre que le projet de loi C-18 constitue un avantage injuste. La compagnie précise qu'en guise de réaction, les Américains pourraient adopter une législation du même cru. A la page 12 de son exposé, la compagnie dit:

Notamment, il se pourrait que des dispositions similaires soient incluses dans une loi que les Américains adopteront sous peu. La Consumer Rail Equity Act que les Américains ont adoptée récemment contient justement une disposition relative aux prix de ligne concurrentiels.

Connaissez-vous ce projet de loi? Et si oui, pouvez-vous nous dire s'il pourrait un jour avoir force de loi?

M. Morin: Je ne suis pas certain de connaître le projet de loi dont vous me parlez, mais ce dont je suis sûr, c'est que depuis quelques années, les législateurs américains essaient de faire adopter une loi qui inclurait un moyen d'accès analogue aux prix de ligne concurrentiels. La majorité des expéditeurs aux États-Unis sont opposés à ce projet de loi, et le sont depuis le jour de sa présentation, voilà deux ou trois ans.

Le sénateur Stewart: La plupart des expéditeurs s'y opposent?

M. Morin: Oui, en fait, les seuls partisans du projet sont les expéditeurs de charbon. Les autres expéditeurs s'inquiètent beaucoup de ce qu'un tel changement pourrait représenter pour les recettes des compagnies ferroviaires américaines.

Le sénateur Stewart: Un peu plus tôt, les représentants du Canadien Pacifique nous ont fait part de leurs inquiétudes quant au projet de loi car celui-ci pourrait réduire leurs recettes et par conséquent les obliger à circuler plus lentement dans tout leur réseau. Avez-vous un problème du même genre?

M. Morin: Oui, nos problèmes sont effectivement très similaires. Nous devons subir les mêmes dépenses, et dans une telle situation la seule façon d'économiser serait de réduire la vitesse et de réinvestir moins d'argent dans l'achat d'équipement. Ils ont employé le terme spirale, ce qui m'inquiète également. Cela me rappelle la spirale dans laquelle la Penn Central a eu à se débattre, et j'espère sincèrement que cela ne se produira pas au Canada.

Le sénateur Graham: Monsieur Morin, en réponse à une question du sénateur Stewart à propos des obligations du CN comparativement à celles du CP, vous avez dit que vous desserviez Terre-Neuve et Churchill. Entendez-vous continuer d'offrir le même service à Terre-Neuve?

[Text]

Mr. Morin: We do not have the freedom to do otherwise and will continue to serve Newfoundland. We certainly would like to serve it in a somewhat different way. We think there are more cost-effective ways of serving Newfoundland. Failing any change, if it does continue to be an imposed public duty, we look forward to the time when we get compensated for serving it.

Senator Graham: Did you have something else in mind in serving Newfoundland besides a railway?

Mr. Morin: There are some parts of Newfoundland that are served well by railway. There are other parts served better by multi-modal systems. What we would like to do is utilize the most cost-effective system we can. There are some constraints on doing that specifically now.

Senator Graham: In terms of the link with Newfoundland, which is now mainly through North Sydney, do you continue to provide that service at the present level through North Sydney?

Mr. Morin: We are continuing to provide the service through North Sydney. Some of our customers are insisting that we handle some traffic via the Halifax-St. John route, and we are moving some traffic that way. That is multi-modal traffic primarily, because it does not meet the requirements of the marketplace going via North Sydney.

Senator Graham: Would you anticipate that the present service through North Sydney will continue at least at its present level?

Mr. Morin: There are going to be structural changes in the water portion of the service between Newfoundland and North Sydney; and when those changes take place, the way we handle traffic will change. I do not see anything at this moment that will change the volume of traffic moving one route via the other route. What would change that would be if the marketplace situation demanded a change.

Senator Graham: Did it have any positive or negative effect with respect to employment?

Mr. Morin: That is a very difficult question to answer. What it would probably have if there were shifts between the use of one port and another would be a change in the type of employment where perhaps someone running an engine would not be required but someone driving a truck would, so that the total employment levels may end up being the same or may end up to be somewhat changed. But as long as the volume of traffic continues to be about the same—and incidentally, we have been losing traffic to the trucking system into Newfoundland, and that in itself reduces the volume of employment.

Senator Graham: Mr. Chairman, I apologize for bringing regional aspects into this important question. I am sure we will have other opportunities to discuss these matters with representatives of CN.

Senator Macdonald: Perhaps we can continue that for a moment. You say you are losing traffic to trucking, but your trucking has to go on the ferry to get to Port aux Basques.

[Traduction]

M. Morin: Comme nous n'avons pas la liberté de faire autrement, nous continuerons de desservir Terre-Neuve. Mais il ne fait aucun doute que nous aimerions le faire d'une façon quelque peu différente. A notre avis, il existe des façons plus rentables de desservir Terre-Neuve. Si aucun changement n'intervient, c'est-à-dire si le service à Terre-Neuve continue d'être un service public obligatoire, nous aimerions un jour obtenir une certaine compensation.

Le sénateur Graham: Avez-vous pensé à desservir Terre-Neuve autrement que par un chemin de fer?

M. Morin: Dans certaines parties de Terre-Neuve, le chemin de fer convient très bien. Mais dans d'autres, des systèmes multimodaux feraient beaucoup mieux l'affaire. Nous voudrions en fait pouvoir employer le système le plus rentable possible dans chaque cas. Mais à l'heure actuelle, nous ne sommes pas libres de procéder de cette façon.

Le sénateur Graham: Pour ce qui est du lien avec Terre-Neuve, qui passe principalement par North Sydney, continuerez-vous à offrir le même service par North Sydney que celui offert actuellement?

M. Morin: Nous continuons à offrir les services via North Sydney. Certains de nos clients veulent que nous fassions passer une partie du trafic par la route Halifax-St-John, et c'est ce que nous faisons. Il s'agit principalement de trafic multimodal, car la clientèle n'est pas satisfaite du service passant par North Sydney.

Le sénateur Graham: Prévoyez-vous que le service offert actuellement via North Sydney sera maintenu à son niveau actuel?

M. Morin: Il y aura des changements structurels à la partie maritime du service entre Terre-Neuve et North Sydney; lorsque ces changements seront en place, la façon dont nous acheminons la marchandise en sera modifiée. Pour l'instant, je ne vois rien qui pourrait amener le trafic qui circule par une route à passer par une autre route. Cela pourrait changer si la situation du marché exigeait un changement.

Le sénateur Graham: Cela a-t-il eu des répercussions positives ou négatives sur l'emploi?

M. Morin: C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Si on utilisait un terminal plutôt qu'un autre, cela aurait probablement des répercussions sur le type d'emploi; on n'aurait plus besoin par exemple d'un conducteur de locomotive, mais on aurait besoin d'un conducteur de camion, de sorte que dans l'ensemble, le niveau de l'emploi resterait le même ou serait légèrement modifié. Mais aussi longtemps que le trafic se maintiendra... nous avons justement perdu un certain volume au profit du transport par camion à Terre-Neuve et c'est ça qui réduit le niveau de l'emploi.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je m'excuse de ramener les affaires régionales sur le tapis. Je suis certain que nous aurons l'occasion de discuter de ces questions avec les représentants du CN.

Le sénateur Macdonald: Nous pouvons peut-être continuer un peu sur ce sujet. Vous dites que vous perdez un certain volume au profit du transport par camion, mais vos camions

[Text]

Mr. Morin: It is not our truck, so when we say we lose our traffic to trucking, we are losing it from a railcar or a container to a competitor's truckline.

Senator Macdonald: I see. You mention also anticipated changes in the water system. Does that mean when the second boat comes into . . . ?

Mr. Morin: Yes.

Senator Spivak: I would just like to I guess get a better handle on the whole competitive business, on the ability of Canadian railways to compete with the American railways. Obviously you do compete in the United States. You do own track in the United States. You do get revenue from the United States. You are able to compete successfully in the United States then. How does that balance, and what is the situation with regard to that competition? And how does it balance what you claim is unfair competitive access in terms of the competitive line against other measures? Could you give us a more balanced picture?

Mr. Morin: Let me try to draw some sort of an analogy. Let us say that you have a street in the United States with a store on one side of the street and there is another nice big store across the street. Let us have the same street in Canada with one store on one side that you own, another store across the street that somebody else owns.

Under Bill C-18, in Canada, the person who might be sitting in the small store across the street now has an opportunity to come over to you and say: I like that store you have; I want to use part of it; I want to get some of the revenue from your customers. This despite the fact that we built the store, we populate the store, and we have taken all the business risks of being in that business.

In the United States, the small store owner cannot do that. He must stay within his own small store and not have the opportunity to go across the street and say by the way, not only do I want to use your store, but I will quote the cost to your customers so they pay for what they will be getting from your store. Anyway, you do not need all that space any more, so I will even pay you less rent than you might be able to get in a competitive situation. It is really the taking over of an asset. Whether you like it or not, it is the taking over of an asset, after the fact. Does that help?

Senator Spivak: Unfortunately, I am not able to appreciate your analogy as much as perhaps you would like because I am not really familiar with your operation in the United States and Canada.

Mr. Morin: That is why I use a store.

Senator Spivak: Right. But can you tell me, in other words—

Senator Graham: It is a ladies' store, no doubt.

[Traduction]

doivent emprunter le traversier pour se rendre à Port aux Basques.

M. Morin: Ce ne sont pas nos camions et quand je dis que nous perdons un certain volume au profit du camionnage, je veux dire que nous perdons un wagon ou un conteneur au profit d'une entreprise de camionnage concurrente.

Le sénateur Macdonald: Je vois. Vous avez aussi parlé de modifications éventuelles dans le transport maritime. Est-ce que cela signifie que le deuxième bateau . . .

M. Morin: Oui.

Le sénateur Spivak: Je voudrais avoir plus de détails sur toute la question de la concurrence, sur la capacité des chemins de fer canadiens à rivaliser avec les chemins de fer américains. De toute évidence, vous faites des affaires aux États-Unis. Vous êtes propriétaire de voies ferrées aux États-Unis. Vous avez des revenus provenant des États-Unis. Vous réussissez donc à soutenir la concurrence aux États-Unis. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous prétendez qu'il s'agit de concurrence déloyale par rapport à d'autres mesures?

M. Morin: Laissez-moi vous donner un exemple. Supposons qu'aux États-Unis, il y a un magasin d'un côté de la rue et de l'autre côté de la rue, il y a un autre gros magasin. Disons que sur une rue semblable au Canada, vous êtes propriétaire d'un magasin et qu'il y a un autre magasin de l'autre côté de la rue qui appartient à quelqu'un d'autre.

Au Canada, en vertu du projet de loi C-18, le propriétaire du petit magasin situé en face du vôtre peut se présenter chez vous et vous dire: «Vous avez un beau magasin, j'aimerais en utiliser une partie; j'aimerais tirer profit de vos clients.» Et cela, malgré le fait que vous ayez construit ce magasin, que vous ayez constitué une clientèle et que vous ayez pris tous les risques financiers que cela suppose.

Aux États-Unis, le propriétaire du petit magasin ne peut pas faire ça. Il doit se contenter de son petit magasin et il ne peut pas traverser la rue et vous dire: «Je veux non seulement utiliser votre magasin, mais c'est moi qui va décider quel prix vos clients vont payer pour ce qu'ils achètent dans votre magasin. De toutes façons, vous n'avez plus besoin de tout cet espace et je vais vous payer un loyer moins élevé que ce que vous obtiendriez dans une situation de concurrence normale.» Il s'agit vraiment de la prise de contrôle d'un bien. Que vous soyez d'accord ou non, on s'approprie votre bien. Est-ce que c'est plus clair?

Le sénateur Spivak: Malheureusement, je ne comprends pas aussi bien votre exemple que vous le souhaiteriez, car je ne connais pas très bien vos affaires au Canada et aux États-Unis.

M. Morin: C'est pourquoi j'ai pris comme exemple un magasin.

Le sénateur Spivak: C'est juste, mais pourriez-vous m'expliquer en d'autres mots—

Le sénateur Graham: C'est certainement un magasin de femmes.

[Text]

Senator Spivak: Could you explain to me a bit about you only operate on your track in the United States and cannot operate on American track?

Mr. Morin: On another railway's track.

Senator Spivak: I see. So this relates to the . . . is it the terminal running rates or whatever they are called?

Mr. Morin: Competitive line rates—

Senator Spivak: No, but what about the other . . . ?

Mr. Morin: Do you mean the interswitching?

Senator Spivak: No.

Mr. Morin: Do you mean the terminal running rates?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Morin: All three of them are measures of competitive access, although the terminal—

Senator Spivak: They do not apply in the United States.

Mr. Morin: There are interswitching arrangements within the United States. If I were running a railway to Chicago, which we do, I could go to a connecting railway and say we would like to terminate this traffic on your territory and let us negotiate a commercial rate for you handling that traffic and taking it into the plant.

I think I can quote someone from the commission who said recently at one of the hearings that you might pay \$35 for a car to be moved under a statutory rate in Canada and the rate in the United States would probably be 10 times that, \$350. That is the difference in the situation between Canada and the United States.

I think we have to at least mention that the bill really says it is to promote intra-modal competition. One of the main concerns we have had with the bill is that we have not been satisfied with the definition of captivity. The definition says if you are served by only one railway, you are a captive shipper. At times in the past we have used an analogy. In the north shore of the St. Lawrence River, we have a major aluminum company and a major paper company who located there without railway access. They had truck access and water access. We spent a lot of money. We built docks; we bought cars; we bought a ferry. We went over there to serve them. Technically, under this bill they are local to CN and are a captive shipper. We feel there needs to be some change in definition of a captive shipper.

Mr. Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration, Canadian National Railway: If I may add to that, I think the tendency in the States has been in the other direction. Not only do we not have the same reciprocity in terms of this competitive line rates, but also the traditional gateways—by gateways we mean points at which traffic

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait que vous n'utilisez que votre propre voie ferrée aux États-Unis et que vous ne pouvez pas vous servir du réseau American track?

M. Morin: Je me sers des voies d'une autre compagnie de chemin de fer.

Le sénateur Spivak: Je vois. Donc, il s'agit du . . . est-ce que ce sont les frais terminaux ou quel est le nom qu'on leur donne?

M. Morin: Les tarifs de ligne concurrentiels?

Le sénateur Spivak: Non, quel est le nom des autres . . . ?

M. Morin: Voulez-vous dire les manœuvres interréseaux?

Le sénateur Spivak: Non.

M. Morin: Voulez-vous dire les frais terminaux?

Le sénateur Spivak: Oui.

M. Morin: Les trois sont des dispositions visant l'accès aux autres transporteurs ferroviaires, mais les frais terminaux—

Le sénateur Spivak: Ils ne sont pas appliqués aux États-Unis.

M. Morin: Aux États-Unis, nous avons des ententes de manœuvres interréseaux. Si j'exploitais un chemin de fer jusqu'à Chicago, ce que nous faisons effectivement, je pourrais m'adresser à un réseau communiquant avec le nôtre et leur demander, après avoir négocié des tarifs commerciaux, de transporter le fret jusqu'à un de leurs terminaux et de s'occuper ensuite de son acheminement jusqu'à leurs installations.

Je peux citer quelqu'un de la commission qui disait récemment au cours d'une audience, qu'en vertu de tarifs statutaires, on peut payer 35 \$ pour le transport d'un wagon au Canada, tandis qu'on payerait probablement 10 fois plus aux États-Unis, soit 350 \$. C'est la différence entre les taux du Canada et ceux des États-Unis.

Je dois dire aussi, que le projet de loi précise que cela va encourager la concurrence entre les différents moyens de transport. Dans le projet de loi, l'une des principales choses qui nous préoccupe est la définition de captivité. D'après cette définition, si vous n'êtes desservis que par un seul transporteur ferroviaire, vous êtes un expéditeur captif. Laissez-moi vous donner un exemple. Sur la rive nord du Saint-Laurent, il y avait une importante aluminerie et une importante papeterie qui n'étaient desservies par aucun chemin de fer. Elles n'avaient que le transport routier et le transport maritime. Nous nous sommes lancés dans les grandes dépenses. Nous avons construit des quais; nous avons acheté des wagons, un traversier. Nous nous sommes rendus jusqu'à elles. Du point de vue technique, en vertu de ce projet de loi, elles sont dans le territoire du CN et sont des expéditeurs captifs. Nous croyons qu'il faudrait modifier la définition d'expéditeur captif.

M. Y. H. Masse, vice-président directeur, Planification financière et administration, Canadien national: Si je peux me permettre d'ajouter, je pense que les États-Unis ont tendance à faire le contraire. Non seulement nous n'avons pas la même réciprocité en ce qui concerne les tarifs concurrentiels, mais il y a également les points de passage traditionnels—c'est-à-dire

[Text]

traditionally interchanged between U.S. railways or Canadian railway with U.S. railways—have tended to be closed by the Staggers Act so the U.S. railway got a longer haul.

With Grand Trunk Western, where we serve a lot of the automobile traffic, in many circumstances we ended up with just an interswitching revenue as opposed to a line-all revenue because the U.S. railways were in a position to tell us which gateway they would want the traffic to enter. It is the kind of flexibility they have obtained.

Senator Spivak: I have one brief question which I asked the people from CP. Because the whole business of the competitive line rates is that you also will be able to compete, why do you not feel you will be able to compete well? Why will you not be able to use this as a . . . ? You have sort of a monopoly at this point. I know you are talking about other modes, but why would you not be able to compete with the other railways in terms of cost?

Mr. Morin: If I might be allowed to at least argue a little about the use of the term "monopoly", for 30% of our trackage we originate 1% of our revenue. For another 30% we only originate 9% of our revenue. The reason that plant is in place is because prior to 1930 we had a monopoly. The facts of life are that we are not a monopoly. Even in these places where technically under the bill we have captive shippers, we have to quote truck competitive rates. With some minor exceptions all these shippers have very good highways and very good trucking systems serving them. Very little of our traffic is really captive to us and we are already living with that.

We now have a situation whereby traffic that is rail-oriented and for which we can compete effectively is now opened up to other railways that have not made the investment, that do not have to get a return on the investment we have made, and that can maximize their efficiencies of scale by adding more traffic to perhaps a fairly dense line and thus can offer a lower price than we can because we do not have the density. Our density in fact will diminish because of the traffic that will disappear. So we feel for a number of these reasons we will not be able to compete as effectively as the new guy on the block.

Senator Davey: I have only one question. I quote from your document, where you say your American competitor would thus gain an additional advantage over Canadian railways in that similar access to their facilities and traffic is not available to you in U.S. territory. Are you confident and do you expect that the free trade package, which presumably we will hear a great deal about and which the government hopes to pass, would solve your problem? Obviously we could not have free

[Traduction]

les endroits où traditionnellement le fret passait d'un réseau américain à un autre ou d'un réseau canadien à un réseau américain—qui étaient fermés par le Staggers Act, de sorte que les réseaux américains pouvaient faire un trajet plus long.

Avec le Grand Trunk Western, par lequel nous desservons une grande partie du trafic automobile, nous nous sommes retrouvés avec les revenus des manœuvres interréseaux seulement, au lieu de profiter de l'ensemble des revenus, parce que les réseaux ferroviaires américains pouvaient nous dire par quel point de passage ils voulaient que le trafic arrive. C'est le genre de liberté de choix qu'ils avaient obtenue.

Le sénateur Spivak: Je voudrais poser une petite question que j'ai aussi posée aux représentants du CP. Étant donné que toute la question des tarifs concurrentiels tourne autour du fait que vous pourriez aussi vous lancer dans la concurrence, pourquoi pensez-vous ne pas être capables d'entrer dans la concurrence? Vous ne pourriez pas vous en servir comme un . . . ? Vous avez une sorte de monopole. Je sais que vous parlez d'autres moyens de transport, mais en ce qui concerne les coûts, pourquoi ne pourriez-vous pas faire concurrence aux autres transporteurs ferroviaires?

M. Morin: Si je peux me permettre de protester un peu sur l'emploi du mot «monopole», permettez-moi de vous dire que de 30 p. 100 de notre réseau ferroviaire, nous ne retirons que 1 p. 100 de nos revenus et que d'une autre tranche de 30 p. 100 de notre réseau nous ne retirons que 9 p. 100 de nos revenus. Ces installations sont en place parce que avant les années 30, nous avions un monopole, mais maintenant, les choses étant ce qu'elles sont, nous n'avons plus le monopole. Même aux endroits où techniquement, selon le projet de loi, nous avons des expéditeurs captifs, nous devons tenir compte des tarifs concurrentiels des camions. A quelques exceptions près, tous ces expéditeurs profitent de très bonnes infrastructures routières et sont desservis par de très bons réseaux de camionnage. Très peu de nos expéditeurs sont réellement captifs et nous nous sommes accommodés de cette situation.

Nous nous trouvons maintenant dans une conjoncture telle que le trafic ferroviaire pour lequel nous pouvons soutenir efficacement la concurrence est maintenant ouvert à d'autres transporteurs ferroviaires qui n'ont pas fait d'investissements, qui n'ont pas à toucher des revenus de placements que nous avons faits et qui peuvent maximiser leur efficacité d'échelle en augmentant le trafic sur un réseau où le trafic est assez intense et qui peuvent ainsi offrir un meilleur prix que nous parce que notre trafic n'est pas intense. De fait, il diminuera d'intensité à cause du trafic qui disparaîtra. Nous croyons donc, pour un certain nombre de ces raisons, que nous ne pourrions pas soutenir la concurrence aussi efficacement que le nouveau venu.

Le sénateur Davey: Je n'ai qu'une question. Dans votre document, vous dites que votre concurrent américain remportera ainsi un avantage supplémentaire sur les sociétés ferroviaires canadiennes en ce sens que, sur le territoire des É.-U., vous n'avez pas accès à leurs installations et à leur trafic. Vous attendez-vous à ce que l'ensemble de libre-échange, dont nous entendrons probablement parler beaucoup et que le gouvernement espère faire adopter, résolve votre problème? De toute

[Text]

trade and have this kind of an arrangement. Are you as confident? I am not very confident.

Mr. Morin: I would certainly hope there would be some accompanying railway legislation, either in Canada or the United States.

Senator Davey: You expect it to happen.

Mr. Morin: I have seen no evidence. I have heard nothing that would make me believe it will happen.

Senator Davey: So it probably will not happen then.

Mr. Morin: I cannot disagree with you.

Senator Davey: Yes, okay. Thank you.

Senator Graham: I would just like to ask something of Mr. Morin with respect to the competitive position of CN in respect of CP or any other carrier. I recall a few years ago that you had as your motto "Responsibility as well as a business" or "Business as well as a responsibility". I guess it was implied . . . at least I took it as such . . . I do not know why the motto was changed. Have you found it difficult to live up to the motto?

Mr. Morin: We did not change it because it was difficult to live up to. Certainly Yvon is free to comment after I respond. The reason we said it is that there was a great deal of misunderstanding, we felt, as to whether we were a commercial Crown corporation or a service agency with no concern for commercialism. Since 1978, we have had to live within the pure commercial world that CP does and we felt it absolutely necessary to tell people.

Today we are making a very strong commitment to our customers. This is our new motto. We feel we have to make a strong commitment. They feel they have to competitive access measures. We obviously have not done a good enough job for them in the past.

Senator Graham: I am thinking of the reasons, as everyone in this room knows, for the creation of CN to bind the country together. If you were privatized, would you still feel you had the same kind of obligations to service the more remote and—I hate to use the word but it is a reality—the disadvantaged areas of the country as you do now?

Mr. Morin: Senator Graham, it is a very difficult question to answer. We also have a responsibility today to our shareholders to operate the company in a commercially effective way. It means we should earn a reasonable return on the investments we make in order to ensure the company continues to survive.

The only difference between being a commercial Crown corporation with a single shareholder and being a private company with a multitude of shareholders is who the shareholders are. We will still have to provide the same sort of business acu-

[Traduction]

évidence, nous ne pourrions pas avoir en même temps le libre-échange et ce genre d'organisation. Êtes-vous certain? Je ne le suis pas beaucoup.

M. Morin: J'aimerais certainement qu'il y ait une certaine législation ferroviaire concomitante, au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Davey: Vous vous attendez à ce que cela se produise.

M. Morin: Je n'en ai pas la preuve. Je n'ai rien entendu qui pourrait me faire croire que cela se produira.

Le sénateur Davey: Donc cela n'arrivera probablement pas.

M. Morin: Je ne peux pas vous contredire.

Le sénateur Davey: Oui, d'accord. Merci.

Le sénateur Graham: Je voudrais juste poser une question à monsieur Morin en ce qui concerne la position concurrentielle du CN par rapport au CP ou à tout autre transporteur. Je me rappelle qu'il y a quelques années, votre devise était: «La responsabilité tout autant que les affaires» ou «Les affaires tout autant que la responsabilité». Je crois que cela voulait dire . . . du moins c'est ainsi que je l'ai compris . . . Je ne sais pas pourquoi la devise a été changée. Avez-vous eu de la difficulté à rester fidèle à cette devise?

M. Morin: Nous ne l'avons pas changée parce qu'il était difficile d'y être fidèle. Yvon pourra certainement faire des commentaires après moi. La raison pour laquelle nous avons dit cela, c'est qu'à notre avis il y avait mésentente à savoir si nous étions une société d'État commerciale ou un organisme de service qui ne s'intéressait pas au commerce. Depuis 1978, nous devons vivre au sein du monde purement commercial créé par le CP et nous croyons qu'il est absolument nécessaire de le dire aux gens.

Aujourd'hui, nous nous engageons très sérieusement envers nos clients. C'est notre nouvelle devise. Nous croyons que nous devons prendre un engagement sérieux. Ils croient qu'ils doivent prendre des mesures d'accès concurrentielles. De toute évidence, nous n'avons pas fait un assez bon travail pour eux dans le passé.

Le sénateur Graham: Je pense aux raisons, que tout le monde dans cette salle connaît, qui ont motivé la création du CN en vue de cimenter le pays. Si vous étiez privatisé, auriez-vous toujours l'impression que vous avez le même genre d'obligations, de desservir les régions les plus éloignées et—je n'aime pas utiliser ce mot mais c'est la réalité—les plus désavantagées du pays comme vous le faites actuellement?

M. Morin: Sénateur Graham, il est très difficile de répondre à cette question. Nous avons aussi aujourd'hui une responsabilité envers nos actionnaires, celle d'exploiter la compagnie d'une manière efficace du point de vue commercial. C'est-à-dire que nous devrions toucher des revenus raisonnables des placements que nous faisons afin d'assurer la survie de la compagnie.

La seule différence qu'il y a entre une société d'État commerciale à un seul actionnaire et une compagnie privée à plusieurs actionnaires réside dans l'identité des actionnaires. Nous devons quand même avoir le même sens aigu des affaires et

[Text]

men and the same sort of decision making in order to ensure both shareholders get a return from their investment. I think the only difference will be—again to quote the Minister—there will be less attempt at intervention. I am not sure those were his words, but certainly he made it clear when he was before this committee that he recognized it is more difficult to make difficult business decisions when you are a commercial Crown corporation than when you are a private company.

Mr. Masse: I think, if I may add to that, there is no fundamental difference in a Crown corporation as between CN and CP. You cannot afford for an extended period of time to provide service at a loss. When you consider the evolution of the marketplace in the last few years, if you look at the 1970s, the Canadian economy was expanding and if the carriers, whether CN, CP, or the truckers alike, needed additional revenue, they got their revenues from increased rates.

The marketplace has changed and the day of reckoning is coming, to the extent that CN has been responsible for its own indebtedness since 1978. We raise money we need without the guarantee of the government and we have to be able to find those sums of money on the financial markets. We can therefore operate any railway service as efficiently and as competently as anybody else existing in Canada, and after a proper measure of our losses in providing a service that is felt to be required for regional development, for social aligned services, I think we would end up being remunerated for it. In those terms there is no difference. There is no free lunch. Somebody has to pay somewhere.

Senator Graham: Let me ask you a very blunt, straightforward question. Would you prefer to be out of Newfoundland and be rid of any responsibility to Newfoundland in indeed providing the link to Newfoundland? You know, those of us in Atlantic Canada are not reassured by the many cut-backs and what we have heard as rumour, I must say, about the future.

Mr. Morin: Senator Graham, we have no wish to be out of any business we are in. All we wish is that we get properly compensated for carrying out the work that has to be carried out. That is our only wish for Newfoundland. We will even operate it in a fashion that is not, in our opinion, the most cost-effective if in fact the marketplace will support it and it is the wish of the people to do so. However, the facts of the matter are that we are not compensated for our losses for Newfoundland, and that is the problem.

Senator Graham: Not by Newfoundland; you are talking about being compensated, presumably, by Canada.

Mr. Morin: Yes. One of the things we have not talked about yet, but you talked about it with Mr. Scott this morning, was clause 143 and what was termed a safety net. I have the same sort of concerns about that safety net. The problem is that the risk—and everything is some sort of a management of risk—with the bill we have before us is that the risks are on the side of the railways not remaining viable. Mr. Crosbie, the Minis-

[Traduction]

prendre le même genre de décisions afin d'assurer que les actionnaires touchent des produits de leurs placements. Je pense que la seule différence qu'il y aura—je cite de nouveau le Ministre—c'est que l'on tentera moins d'intervenir. Je ne suis pas sûr que c'est ce qu'il a dit, mais il a certainement bien indiqué devant le comité qu'il reconnaissait qu'il est plus difficile de prendre des décisions d'affaires difficiles lorsque vous êtes une société d'État commerciale que lorsque vous êtes une compagnie privée.

M. Masse: Je crois, si vous me le permettez, qu'il n'y a pas de différence fondamentale dans une société d'État comme entre le CN et le CP. Vous ne pouvez pas vous permettre pendant une longue période d'offrir un service à perte. Lorsque vous examinez l'évolution du marché au cours des dernières années, si vous regardez dans les années 1970, l'économie canadienne était en voie d'expansion et si les transporteurs, que ce soit le CN, le CP ou les camionneurs, avaient besoin de revenus supplémentaires, ils les obtenaient grâce à des augmentations de tarifs.

Le marché a changé et le jour du Jugement approche, dans la mesure où le CN assume sa propre dette depuis 1978. Nous nous procurons l'argent dont nous avons besoins sans la garantie du gouvernement et nous devons être capables de trouver ces sommes d'argent sur les marchés financiers. Nous pouvons donc exploiter n'importe quel service de chemin de fer de manière aussi efficiente et compétente que n'importe qui d'autre au Canada et, après avoir évalué correctement nos pertes en vue d'offrir un service jugé nécessaire pour le développement régional, pour les services sociaux alignés, je crois que nous finirons par être rémunérés pour ce travail. Dans ces conditions, il n'y a pas de différence. Rien n'est gratuit. Quelqu'un doit payer quelque part.

Le sénateur Graham: Laissez-moi vous poser une question très brutale, directe. Aimeriez-vous mieux être à l'extérieur de Terre-Neuve et ne pas avoir la responsabilité envers Terre-Neuve d'assurer la liaison avec Terre-Neuve? Vous savez, nous dans les provinces canadiennes de l'Atlantique ne sommes pas rassurés compte tenu de la réduction de la production et des rumeurs qui circulent, je dois le dire, au sujet de l'avenir.

M. Morin: Sénateur Graham, nous ne désirons pas abandonner les affaires qui nous occupent. Tout ce que nous voulons, c'est être rémunérés pour le travail que nous faisons. C'est notre seul souhait à Terre-Neuve. Nous sommes même prêts à l'exploiter d'une manière qui, à notre avis, n'est pas la plus rentable à condition que le marché nous appuie et que les gens le désirent. Toutefois, la réalité, c'est que nous ne sommes pas dédommages pour nos pertes à Terre-Neuve et c'est là le problème.

Le sénateur Graham: Vous ne l'êtes pas par Terre-Neuve; vous parlez probablement d'être dédommages par le Canada.

M. Morin: Oui. L'une des choses dont nous n'avons pas encore parlé, mais dont vous avez parlé avec monsieur Scott ce matin, c'est la clause 143 et ce qu'on a appelé la mesure de protection. Je me pose le même genre de question au sujet de la mesure de protection. Le problème, c'est que le risque—et tout représente un certain genre de gestion de risque—en ce qui concerne le projet de loi en cause est que les sociétés ferro-

[Text]

ter, said in his evidence that it is clearly a bill for the shippers and that the drafters of the bill believe clause 143 provides an adequate safety net.

I would be much more comfortable if some sort of a monitoring system were in place, which would ensure that the railway viability problem was identified before it became a serious problem rather than having an after-the-fact review. I really hope that the wisdom of the Minister ensures that this takes place.

Senator Adams: I have just a short question. Do you expect that some of your employees may lose their jobs as an effect of those bills?

Mr. Morin: Again, I have to give you the same answer that Mr. Scott gave you. We anticipate that as a result of these measures the end result will be that the revenue we get for moving goods will be reduced and that at the end of one year or two years, certainly between CN and CP, we will probably have changed traffic back and forth. The total amount of traffic in volume may not be different on each of the railways, but it will move at a much lower revenue. If that is the case, then there will not be any job loss because of it. If the volume changes and we lose a lot of revenue, a lot of traffic to the United States, there will be job loss. I hope I answered the question.

Senator Adams: Yes, I think you answered my question. According to the Minister, it is going to create more jobs, though.

Mr. Morin: I am aware of that. I hope he is right. I do not know where it is going to come from.

Senator Graham: You do not share the optimism of the Minister?

Mr. Morin: I confess not to have, and I have so stated in the past.

The Chairman: Senator Stewart, we are running late, but go ahead.

Senator Stewart: I will ask a very big question, in that case.

We have been drawn into comparisons between the Canadian railways and the American railways. But is that comparison not really quite misleading? Canadian railways are two great, ocean-to-ocean systems, long lines across the continent, whereas the American railways are to a much higher extent localized and in some places indeed compete very much with other railway companies running in and around New York, Pennsylvania, and so on.

Because of the very nature of the country—it is a big squarish country with various river systems that run out to the periphery—the railways there have to compete with river traffic and obviously with highways, but it is much closer to the textbook notion of a transport “mot” than Canada is. Canada is almost by its nature not a transportation market, if you take Canada as a whole now. If you go up into the north, this is per-

[Traduction]

vaires ne restent pas viables. Monsieur Crosbie, le Ministre, a dit dans son témoignage, qu'il s'agit clairement d'un projet de loi pour les expéditeurs et que les personnes qui ont rédigé le projet de loi croient que la clause 143 assure une bonne mesure de protection.

Je serais beaucoup plus à l'aise s'il existait un certain système de surveillance qui permettrait d'identifier le problème de la viabilité des sociétés ferroviaires avant qu'il ne devienne trop grave plutôt que d'avoir un examen après coup. J'espère réellement que le Ministre aura la sagesse d'assurer que cela se fasse.

Le sénateur Adams: Je n'ai qu'une petite question. Pensez-vous que certains de vos employés peuvent perdre leur emploi à cause de ces projets de loi?

M. Morin: De nouveau, je dois vous répondre la même chose que monsieur Scott. Nous prévoyons que par suite de ces mesures, les revenus que nous touchons grâce au transport de marchandises seront réduits et qu'au bout d'un ou de deux ans, sûrement entre le CN et le CP, nous aurons probablement échangé le trafic. Le volume total du trafic peut ne pas être différent sur chacun des chemins de fer, mais il rapportera un revenu de beaucoup inférieur. Si c'est le cas, cela n'entraînera donc pas de pertes d'emplois. Si le volume change et que nous subissons des pertes de revenus importantes, que nous perdons une grande partie du trafic au profit des États-Unis, il y aura pertes d'emplois. J'espère avoir répondu à la question.

Le sénateur Adams: Oui, je pense que vous avez répondu à la question. D'après le Ministre, cela va même créer plus d'emplois.

M. Morin: Je suis conscient de ce fait. J'espère qu'il a raison. Je ne sais pas d'où cela proviendra.

Le sénateur Graham: Vous ne partagez pas l'optimisme du Ministre?

M. Morin: Non, je l'avoue, et je l'ai déjà déclaré par le passé.

Le président: Sénateur Stewart, nous sommes en retard, mais poursuivez.

Le sénateur Stewart: Je vais donc poser une question très importante.

Nous avons été appelés à comparer les chemins de fer canadiens aux chemins de fer américains. Mais cette comparaison n'est-elle pas trompeuse? Les chemins de fer canadiens sont deux grands réseaux d'un océan à l'autre, de longues voies qui traversent le continent, tandis que les chemins de fer américains sont beaucoup plus restreints, et à certains endroits, ils sont en forte compétition avec d'autres compagnies ferroviaires desservant New York, la Pennsylvanie, ainsi de suite.

Vu la nature même de ce pays — un vaste pays plutôt carré comportant divers réseaux fluviaux menant à la périphérie — les chemins de fer doivent concurrencer les réseaux de transport fluviaux et routiers, mais c'est beaucoup plus près de la notion de «transport» que le Canada ne l'est. En soi, le Canada n'est pas un marché de transport si vous le prenez comme un tout. Si vous vous dirigez vers le nord, c'est parfaitement évi-

[Text]

fectly obvious. But even if you come down to the south, the market model does not always help us.

Are your problems similar to those of the American railroader, or are there such differences that it is really quite unrealistic to carry into Canada a regulatory regime which has been adopted in Washington? That is all before lunch.

Mr. Morin: The geography and the demographics are certainly different. The marketplace in the United States is tenfold what we have in Canada. I agree with you that the continued survival of two major Canadian railways does create some problems, because it is a big country; it runs from shore to shore except for the spines that run north, and I guess if you really started from scratch you would only have one, and even it might at times have difficulty in competing with the major U.S. railways. But we do in fact have two. There clearly is a wish in Canada to continue to have two railways, to have them compete with each other. That may perhaps change in time.

It is certainly different in the United States. I do not believe that what we see here is Staggers at all. The Minister said that Staggers was brought into effect in the United States in order to provide for the survival of the railway industry. That is not the case with the National Transportation Act, 1987.

Senator Stewart: Then what is it? What is the act 1987?

Mr. Morin: Again, the Minister of Transport said that it is to provide more competition to the shippers in order for them . . . I can quote some of the evidence brought in by some of the shippers' organizations. One of them said that there were \$15 billion worth of transportation savings to be made. I disagree with that number. I do not know where it is going to come from, but it has been said and the wish is to provide more competition for the shippers in order for them to get lower rates. The safety net is there in clause 143 to try to ensure the railways do not die in the process.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Morin, Mr. Masse, and Mr. Cantin.

Mr. Morin: Thank you, sir.

The Chairman: Now we adjourn for lunch. We are running about 10 minutes late. We will reconvene this afternoon at 2 o'clock.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: The meeting will come to order.

We have with us from the Motor Vehicle Manufacturers' Association, Mr. Carl Phillips, Manager, Distributing and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited; Mr. Michael Brogan, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd.; Mr. Rob Wilcox, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Limited; Mr. Mark Nantais, Executive Director, Motor Vehicle Manufacturers' Association.

[Traduction]

dent, et même si vous descendez au sud, le modèle de marché ne nous aide pas toujours.

Vos problèmes ressemblent-ils à ceux que connaît l'exploitant de chemin de fer américain, ou y a-t-il des différences telles qu'il serait irréaliste de transposer au Canada une réglementation qui a été adoptée à Washington? C'est tout ce que j'ai à dire avant le dîner.

M. Morin: La géographie et la démographie sont deux choses différentes. Le marché américain est dix fois plus grand que celui du Canada. Je suis d'accord avec vous quand vous dites que la survie des deux grands chemins de fer canadiens crée certains problèmes étant donné que le Canada est un vaste pays. Il s'étend d'un océan à l'autre exception faite des arêtes qui vont vers le nord, et selon moi, si vous étiez vraiment partis de zéro, vous n'en auriez qu'un seul et même là, il aurait de la difficulté à concurrencer les principaux chemins de fer américains. Mais nous en avons deux. Les Canadiens souhaitent le maintien de deux réseaux concurrentiels. Cela peut peut-être changer.

La situation est très certainement différente aux États-Unis. Je ne crois pas du tout que ce que nous voyons ici c'est Staggers. Le Ministre a dit que le *Staggers Act* a été mise en vigueur aux États-Unis pour assurer la survie de l'industrie ferroviaire. Cela n'est pas le cas de la Loi nationale de 1987 sur les transports.

Le sénateur Stewart: Alors de quoi s'agit-il? En quoi consiste la Loi de 1987?

M. Morin: Ici encore, le ministre des Transports a dit que cela donnerait plus de compétition aux expéditeurs de sorte qu'ils . . . Je puis citer les témoignages de certaines entreprises d'expédition. L'une d'elles a déclaré qu'on pouvait épargner 15 milliards de dollars au titre du transport. Je ne suis pas d'accord avec ce chiffre. Je ne sais pas comment on fera des économies mais cela a été dit, et ce qu'on souhaite, c'est de fournir plus de concurrence aux expéditeurs de façon qu'ils bénéficient de tarifs réduits. La mesure de protection est là, dans la clause 143, pour assurer la survie des chemins de fer.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, messieurs Morin, Masse et Cantin.

M. Morin: Merci, monsieur.

Le président: Nous ajournons la séance pour le dîner. Nous sommes en retard d'environ dix minutes. Nous reprendrons les débats à deux heures cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte.

Nous accueillons cet après-midi M. Mark Nantais, directeur exécutif de la Motor Vehicle Manufacturers' Association, M. Carl Phillips, directeur de la distribution et de la circulation chez Ford Canada Ltée, M. Michael Brogan, directeur des achats et du transport chez Chrysler Ltée, et M. Rob Wilcox, directeur adjoint au transport chez General Motors du Canada Ltée.

[Text]

Mr. Mark Nantais, Executive Director, Motor Vehicle Manufacturers' Association: Before presenting our brief presentation, may I say on behalf of our member companies that the Motor Vehicle Manufacturers' Association is pleased to appear before this Senate committee and present its views in support of Bills C-18 and C-19.

With me today are three individuals who are well versed in transportation matters, and if it pleases the committee, I would like to rely on their expertise to address your questions as they arise.

MVMA member companies are deeply committed to the Canadian economy. Most have been in Canada for generations, operating for the past 22 years under the terms of the Auto Pact. Evidence of the immense contribution of our member companies to the economic well-being of Canada and Canadians is available by many measures.

One hundred and thirty thousand persons are employed directly in the production of parts and the assembly of motor vehicles in Canada. In total some 428,000 Canadians are employed directly and indirectly in companies and industries whose output is primarily for the automotive industry; for example, iron and steel products, rubber, wire, glass, carpeting, and fabrics and a wide variety of other items.

Over 10% of the total Canadian exports of manufactured goods to the U.S. are products of MVMA member companies and their suppliers. Automotive goods production in Canada constitutes nearly 5% of our gross national product. Capital investment by our industry indisputably led the recovery from the 1980-1982 recession through motor vehicle sales, production, exports, and the associated employment.

It is imperative that Canada, representing the seventh largest national motor vehicle market in the world, remain globally competitive to ensure that we retain a viable manufacturing industry. Full consideration of the total contribution to the economy should be made when evaluating the assembly of imported vehicles with those from domestic manufacturing plants of MVMA members. A market given away is likely gone for good.

In addition to Ottawa providing an industrial and trade policy environment based upon Auto Pact commitments and principles, which should be applied to all vehicle companies marketing here, Canadian motor vehicle producers must attain their objective of being competitive in a global industry.

Competitiveness equates with higher productivity and productivity is nothing more nor less than lowering costs while raising product quality.

[Traduction]

M. Mark Nantais, directeur exécutif de la Motor Vehicle Manufacturers' Association: Avant de lire notre mémoire, je voudrais dire au nom des entreprises membres de la Motor Vehicle Manufacturers' Association que notre association est heureuse de comparaître devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et de lui faire part de son appui des projets de loi C-18 et C-19.

Je suis accompagné de trois experts en matière de transports et avec la permission du comité, je leur demanderai de répondre à vos questions.

Les entreprises membres de la MVMA attachent une grande importance à l'économie canadienne. La plupart sont au Canada depuis des générations et sont sous le régime du Pacte de l'automobile depuis maintenant 22 ans. Les preuves de leur immense contribution au bien-être économique du Canada et des Canadiens abondent.

Cent trente mille personnes sont directement employées à la production de pièces et à l'assemblage de véhicules automobiles au Canada. En tout, quelque 428,000 Canadiens sont employés directement et indirectement par des entreprises et des industries dont les produits sont surtout destinés à l'industrie de l'automobile, notamment le fer et l'acier, le caoutchouc, le fil métallique et électrique, le verre, le tapis, le tissu de recouvrement et une foule d'autres produits.

Plus de 10 p. cent du total des exportations canadiennes de biens de fabrication vers les États-Unis proviennent des entreprises membres de la MVMA et de leurs fournisseurs. La fabrication de biens destinés à l'industrie automobile canadienne constitue près de 5 p. 100 de notre produit national brut. Ce sont sans conteste les investissements en capital de notre industrie qui ont permis, par les ventes, la production et l'exportation de véhicules motorisés et la création d'emplois qu'ils ont entraînée, de tirer le Canada de la récession économique des années 1980 à 1982.

Il importe au plus haut point que le Canada, qui constitue le septième marché national au monde, par ordre d'importance, pour les véhicules automobiles, demeure concurrentiel sur le plan international afin que notre industrie de fabrication demeure, elle, rentable. Il faudrait tenir compte de la contribution à l'économie que représente l'assemblage de véhicules importés et des véhicules fabriqués dans les usines canadiennes des entreprises membres de la MVMA. Il est probable que si nos membres laissent leurs concurrents leur prendre le marché, ils ne le récupéreront jamais.

Le gouvernement fédéral créé, par ses politiques industrielle et commerciale, un environnement fondé sur les engagements qu'il a en vertu du Pacte de l'automobile et sur les principes qui y sont énoncés; ce Pacte devrait s'appliquer à tous les fabricants d'automobiles qui commercialisent leurs produits au Canada, mais les constructeurs canadiens de véhicules motorisés doivent atteindre leur objectif, qui est d'être concurrentiels dans une industrie d'envergure mondiale.

La compétitivité assure une productivité plus élevée, et une entreprise n'est productive que si elle réduit ses coûts de production tout en fabriquant des produits de meilleure qualité.

[Text]

It is particularly important for Canadian assembly plants to be fully competitive with those in the U.S. Transportation costs are a significant factor in evaluating the best location for vehicle assembly plants, and this applies to both current and future model production. Present regulation of the transportation industry only increases transportation costs for all industry in Canada.

MVMA interest in Bills C-18 and C-19, although road transportation deregulation is more dependent on provincial actions, is explained by the above references to our members' pre-eminent position in the economy. The Auto Pact requires high levels of Canadian value-added, representing the high levels of shipments of parts and components inbound to assembly plants.

High sales levels represent high levels of output or outbound shipments of finished cars and trucks to dealers. Export of vehicles and parts to the U.S. represents both higher production levels in Canada than our Canadian market can absorb and the high level of two-way shipment of vehicles and parts between Canada and the U.S.

These facts indicate our importance as customers of the Canadian transportation services industries and the importance of reducing the impact of transportation costs in our search for improved productivity as previously defined.

Shipments of automotive goods provide significant revenues and even more significant profits to Canadian railways. However, under the present Canadian regulatory regime, Canadian railways are hampered in their ability to compete with the U.S. lines and to respond to our industry's needs to innovate for competitive reasons.

In short, they themselves cannot become competitive in an ever more competitive world. Inevitably, that failure will cost the railways through additional market losses. Early passage of Bills C-18 and C-19 will permit the railways to negotiate contracts with MVMA members, which will cover a longer period of time with systems designed to accommodate individual company routes, shipping patterns and products.

We believe Bill C-18 will allow the railways to rationalize their operations for efficiency, resulting in lower costs for shippers and increased volumes for carriers. Bill C-18 will permit Canadian railways to match the U.S. railways' ability to negotiate confidential contracts with shippers. It will allow Canadian railways to become an important part of an integrated Canadian and U.S. auto industry: international carriers serving international shippers under conditions similar to those of other suppliers to our industry.

[Traduction]

Il est particulièrement important que les usines d'assemblage canadiennes soient parfaitement en mesure de concurrencer les entreprises américaines. Les coûts de transport sont un facteur important dans le choix des endroits où nous construisons nos usines d'assemblage de véhicules et cela s'applique autant à la production des modèles actuels que de ceux de l'avenir. La réglementation de l'industrie des transports ne fait que hausser les coûts de transport pour toutes les industries du pays.

La place de premier rang de nos entreprises membres dans l'économie du pays explique l'intérêt de la MVMA à l'égard des projets de loi C-18 et C-19, même si la déréglementation du transport routier dépend davantage des gouvernements provinciaux. Le Pacte de l'automobile octroie aux entreprises canadiennes une part importante dans la fabrication des véhicules, ce qui représente des livraisons considérables de pièces et de parties constitutives vers les usines d'assemblage du pays.

De fortes ventes représentent une production importante de voitures et de camions finis et, donc, des livraisons fréquentes et volumineuses aux concessionnaires. L'exportation de véhicules et de pièces vers les États-Unis oblige nos usines à produire plus de véhicules que le marché canadien ne peut en consommer et contribue au volume des livraisons de véhicules et de pièces du Canada vers les États-Unis.

Ces faits montrent bien notre importance en tant que clients des transporteurs canadiens et la nécessité d'atténuer l'effet négatif des coûts de transport sur nos efforts pour améliorer notre productivité, telle que nous venons de la définir.

Les livraisons de produits de l'automobile assurent des revenus considérables et des profits encore plus élevés aux sociétés ferroviaires canadiennes. Cependant, en raison de la réglementation actuellement en vigueur au Canada, celles-ci ne peuvent concurrencer autant qu'elles le pourraient les sociétés américaines et ne peuvent répondre, par crainte de n'être plus concurrentielles, aux besoins de notre industrie en matière d'innovation.

Bref, elles ne sont pas en mesure de demeurer à la hauteur d'un monde de plus en plus concurrentiel. Il est inévitable que cet échec leur coûtera une part de plus en plus grande de leur marché. L'adoption rapide des projets de loi C-18 et C-19 leur permettrait de négocier avec les entreprises membres de la MVMA des contrats de plus longue durée adaptés aux routes, aux modes de livraison et aux produits de chaque entreprise.

Nous croyons que le projet de loi C-18 permettra aux sociétés ferroviaires de rationaliser leurs opérations et de les rendre plus efficaces, ce qui fera baisser les coûts de transport des expéditeurs et augmenter le volume des marchandises livrées par les transporteurs. Grâce au projet de loi, les sociétés ferroviaires canadiennes pourront négocier, comme leurs concurrentes américaines, des contrats confidentiels avec les expéditeurs et devenir un élément important d'une industrie canado-américaine intégrée de l'automobile, c'est-à-dire des transporteurs internationaux au service d'expéditeurs également internationaux évoluant dans des conditions semblables à celles que connaissent d'autres fournisseurs dont notre industrie est tributaire.

[Text]

Bill C-18 will permit the first major progressive step to be taken by Canadian railways in serving the Canadian vehicle producers since the early 1960s when bi-level and tri-level rail cars heralded a unique system for delivering finished motor vehicles from assembly plants to dealers across Canada. We are very close to having all the ingredients at hand to move forward into global competitiveness. Passage of Bill C-18 is an important element in the mixing of those ingredients into a new competitive and more productive Canadian component of the international economy.

We believe the Canadian railway carriers share the MVMA members' views that the ability to negotiate confidential contracts is the most important advantage to be realized out of early passage of Bill C-18. We understand, though, that there were concerns expressed by the railways about some elements of deregulation, most of which turn on the imbalance between obligations and revenues. The MVMA believes that Bill C-18 has addressed, or has the ability to address, those concerns.

We must stress, however, that the Canadian railways must be allowed aggressively to address their internal cost structures and make the necessary efficiencies to be competitive, not only with each other but also with other shipping modes and U.S. carriers.

Canadian carriers have already lost business to U.S. carriers, primarily as a result of deregulation in the U.S. This erosion of Canadian business is rapid and it is critical that it be halted in order to afford Canadian carriers an opportunity to be competitive on a North American and on a global basis.

Under those circumstances, the MVMA member companies urge that the standing committee approve passage of Bills C-18 and C-19 without change.

Mr. Chairman, this concludes the MVMA's remarks. I would be pleased to field any questions that may arise and I will endeavour to provide any other additional information that may be necessary.

The Chairman: Thank you, Mr. Nantais. Are there any questions? Senator Stewart.

Senator Stewart: Mr. Chairman, my question relates to the conclusion.

As I look over your submission, you talk mostly about freight rates. Of course, Bill C-18 deals with air transportation. Does your blanket urging apply to this part of the act as well or are you dealing, in your concluding paragraph, only with the material you have dealt with in the rest of your submission?

Mr. Nantais: The conclusions deal mainly with the railways per se. They relate, of course, to what we said previously in the submission.

[Traduction]

Le projet de loi C-18 permettra aux sociétés ferroviaires canadiennes, en les rendant capables de servir les fabricants canadiens de véhicules automobiles, de faire leur premier grand pas dans la bonne direction depuis le début des années 1960, lorsque l'avènement des wagons à double ou triple plancher a facilité comme jamais auparavant la livraison des véhicules automobiles finis depuis les usines d'assemblage jusqu'aux concessionnaires de l'ensemble du pays. Nous avons en mains presque tous les atouts qui nous permettront de devenir concurrentiels sur le plan international. L'adoption du projet de loi C-18 nous permettra d'en tirer le meilleur parti et de faire de l'industrie canadienne un élément plus concurrentiel et plus productif de l'économie internationale.

Nous croyons que les transporteurs ferroviaires canadiens sont d'avis, comme les entreprises membres de la MVMA, que la possibilité de négocier des contrats confidentiels est l'avantage le plus important que conférerait l'adoption rapide du projet de loi C-18. Cependant, nous croyons savoir qu'ils se sont dits préoccupés par certains éléments de la déréglementation, dont la plupart sont liés au déséquilibre entre leurs obligations et leurs revenus. La MVMA estime que le projet de loi C-18 réglerait, ou permettrait de régler, ce problème.

Nous devons cependant insister sur la nécessité de permettre aux sociétés ferroviaires canadiennes de remanier complètement leurs barèmes de prix et de procéder à la rationalisation sans laquelle elles ne sauraient être concurrentielles, c'est-à-dire non seulement capables de se concurrencer mutuellement, mais aussi de concurrencer les autres modes de transport et les transporteurs américains.

Les transporteurs canadiens ont déjà perdu une partie de leur clientèle au profit des transporteurs américains, surtout à cause de la déréglementation survenue aux États-Unis. Leur marché diminue rapidement, et il est essentiel de mettre un terme à cette érosion, à défaut de quoi ils seront dans l'impossibilité de demeurer concurrentiels en Amérique du Nord et dans le monde.

Pour toutes ces raisons, les entreprises membres de la MVMA demandent instamment au comité permanent d'adopter les projets de loi C-18 et C-19 sans amendement.

Monsieur le président, cela met fin à notre déclaration liminaire. Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à toutes vos questions en m'efforçant de vous fournir tout renseignement supplémentaire que vous pourriez désirer.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nantais. Avez-vous des questions, sénateurs? Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, ma question porte sur la conclusion de la déclaration liminaire.

J'ai lu le mémoire, et l'Association y parle surtout des tarifs de transport marchandises. Évidemment, le projet de loi traite du transport aérien. Lorsque vous nous demandez instamment de l'adopter, faites-vous aussi allusion à cette partie de la loi ou songez-vous uniquement aux transporteurs ferroviaires dont vous avez parlé dans votre mémoire?

M. Nantais: Les conclusions de notre mémoire visent principalement les sociétés ferroviaires, mais elles s'inspirent évidemment de ce que nous avons dit dans le reste du mémoire.

[Text]

Senator Stewart: We had a good deal of discussion this morning about the competitive access provisions of Bill C-18. Discussion tended to focus on the impact of the competitive line rates on the revenues of the two major rail carriers. Have you any thoughts with regard to the desirability of these competitive line rates?

Mr. Michael Brogan, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd., Motor Vehicle Manufacturers' Association: Mr. Chairman, I will address the question.

In the automobile industry generally we are not affected to the same extent as other shippers are by competitive line rates. The present location of our plants provide an access with the interswitching arrangement and with joint line usage arrangements to all of our facilities.

Senator Graham: Excuse me; for the purpose of clarification, did you say your plant?

Mr. Brogan: Our plants, Senator Graham.

Our interest in the bill here today is generally in the aspect of confidential contracts and the advantages they would afford to our industry, as they have already in the U.S., where they have enjoyed them since approximately 1980 under the U.S. deregulation.

Senator Stewart: So the urging that is given to the Senate Standing Committee on Transport and Communications really relates to Bill C-18 insofar as the confidential contracts are concerned.

Mr. Brogan: Yes, it is our primary concern, but we are also concerned that the whole bill go through because the competitive line rates are a very essential part of the total bill.

Senator Stewart: Studies done show that the three competitive access provisions in the bill are going to have a very considerable impact upon the revenue of both CN and CP. It has been argued by the two railway companies that this drop in their revenue may mean that their capacity to provide as good service as they are now providing will drop. I am quoting now from a study prepared for Transport Canada by Travacon dated February 1987. In the impact summary the study says:

Based on the foregoing, Travacon estimates that the combined loss in pre-tax contribution for the two railways is in the range 63.3 million to 186.2 million. This is a measure of the degree of rate relief that is attainable by the captive shippers from the competitive access provisions of Bill C-18.

What is relief for the captive shippers is a loss of pre-tax contribution for the railways. The railways argue that, as the result of this loss of a pre-tax contribution, their capacity to provide fast and efficient service is likely to go down. This would mean that the members of your group will suffer.

Mr. Brogan: We are here today as shippers and are looking to the interests of our companies with respect to transportation, but we have a concern of any change that would affect

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Nous avons beaucoup discuté ce matin des dispositions du projet de loi C-18 qui portent sur l'accès concurrentiel. Nous avons surtout parlé des répercussions des prix de ligne concurrentiels sur les revenus des deux principaux transporteurs ferroviaires. À votre avis, ces prix de ligne concurrentiels sont-ils souhaitables?

M. Michael Brogan, directeur des achats et du transport chez Chrysler Ltée, Motor Vehicle Manufacturers' Association: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais répondre à cette question.

Dans l'ensemble, l'industrie de l'automobile ne souffre pas autant des prix de ligne concurrentiels que les autres expéditeurs. Nos usines sont situées à des endroits où les trains peuvent changer de voie et faire un usage commun des voies.

Le sénateur Graham: Permettez-moi de vous demander une petite précision; avez-vous dit «votre usine»?

M. Brogan: J'ai dit «nos usines», sénateur.

Ce qui nous intéresse surtout dans le projet de loi, ce sont les contrats confidentiels et les avantages qu'ils procureraient à notre industrie; depuis la déréglementation, survenue vers 1980, ces contrats sont déjà autorisés aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: Donc, si vous demandez instamment au Comité sénatorial permanent des transports et des communications d'adopter le projet de loi C-18, c'est surtout parce que vous tenez aux contrats confidentiels, n'est-ce pas?

M. Brogan: Oui, c'est notre première préoccupation, mais nous tenons également au projet de loi dans son ensemble, surtout aux dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels, qui en sont une partie essentielle.

Le sénateur Stewart: Les études effectuées montrent que les trois dispositions relatives à l'accès concurrentiel vont avoir des répercussions considérables sur les revenus du CN et du CP. Les deux sociétés ferroviaires ont fait valoir que cette baisse de leurs revenus pourrait les empêcher de maintenir la qualité de leurs services. Je vais vous citer un extrait d'une étude faite pour le compte de Transports Canada par la maison Travacon en février 1987. Dans le résumé des répercussions de ces trois dispositions, on peut lire ce qui suit:

À la lumière de ce qui précède, Travacon estime que les pertes globales des deux sociétés ferroviaires en contributions avant impôt varieront entre 63,3 millions de dollars et 186,2 millions de dollars. Voilà l'importance de la baisse des prix dont les expéditeurs captifs pourraient profiter grâce aux dispositions sur l'accès concurrentiel du projet de loi C-18.

Ce qui est un gain pour les expéditeurs captifs est une perte de contributions avant impôt pour les sociétés ferroviaires. Celles-ci font valoir que cette perte les empêchera probablement d'assurer un service aussi rapide et efficace, ce qui nuirait aux membres de votre association.

M. Brogan: Nous témoignons aujourd'hui en tant qu'expéditeurs et nous défendons les intérêts de nos membres en matière de transports, mais nous nous préoccupons aussi de toute modi-

[Text]

the viability of the railways. I have not seen this study you refer to, but we believe Canadian railways have already lost business to U.S. railways as a result of the changes that took place in that jurisdiction.

I can cite examples in southwestern Ontario, in Windsor, where our plants are principally located in Canada. We build vehicles in Windsor and they are trucked across the international border to Detroit, where they are shipped under confidential contract arrangements with U.S. railways to points in the U.S.

There are also vehicles built for northwest states in the U.S. that could be shipped out to western Canada and then shipped south into Washington State and into that area. These now go over into Michigan and are shipped by U.S. roads.

These are some examples of lost traffic to Canadian railways. The U.S. railways are able to compete under their present arrangements. The Canadian roads are at a disadvantage, in that they are not even aware of what they are competing against.

Mr. Rob Wilcox, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada, Ltd., Chairman, Motor Vehicle Manufacturers' Association Transportation Committee: The issues of competitive access provision, the extension of inter-switching limits, terminal-running rights, and competitive line rates are central in the Bill C-18.

Traditionally, U.S.-manufactured, finished vehicles destined for the Canadian market moved to the U.S.-Canada international boundary, where the product was transferred to the Canadian rail carriers. Today the Canadian railroads do not participate in that business to the same extent. Wherever possible that traffic moves via a U.S. railroad to the furthest interchange point. U.S. roads have gained at the expense of the Canadian roads.

That is made possible through the Staggers Act, confidential contracts, and some of the other issues that we have been discussing.

I might also point out that there has been a tremendous shift from the rail mode to the truck mode. During the past several years at General Motors, the shift from the rail mode to the truck mode has risen dramatically, particularly the movement of component materials. The shift has been something in the area of 70% of our business. Several reasons account for this shift, and one obviously is the just-in-time inventory system. Just as importantly, it is freight economics and the railways not having the ability to compete.

With the passage of Bill C-18, we would re-evaluate or reassess our major traffic lanes.

[Traduction]

fication à la loi qui rendrait les sociétés ferroviaires moins rentables. Je ne connais pas l'étude dont vous parlez, mais nous croyons que les transporteurs ferroviaires canadiens ont déjà perdu des clients au profit des sociétés ferroviaires américaines à cause des changements survenus aux États-Unis.

Je peux vous citer l'exemple de certaines de nos usines du sud-ouest de l'Ontario, plus particulièrement de Windsor. C'est là que se trouvent la plupart des nos usines canadiennes. Nous y construisons des véhicules qui sont transportés par camion de l'autre côté de la frontière, à Détroit, d'où ils sont expédiés à divers endroits des États-Unis en vertu de contrats confidentiels conclus avec les sociétés ferroviaires américaines.

Certaines de nos usines construisaient des véhicules destinés aux États du nord-ouest des États-Unis; ils étaient expédiés dans l'Ouest du Canada, puis vers le sud, dans l'État de Washington. Maintenant, ils sont transportés dans le Michigan d'où ils sont expédiés par chemin de fer.

Il existe quelques exemples de fret perdu par les Américains au profit des sociétés ferroviaires canadiennes. Les sociétés américaines sont capables de nous concurrencer grâce au régime actuel. Les sociétés ferroviaires canadiennes sont désavantagées, car elles ne savent même pas contre quoi elles se battent.

M. Rob Wilcox, directeur adjoint au transport chez General Motors du Canada Ltée, président du Comité des transports de la Motor Vehicle Manufacturers' Association: Les questions de l'accès concurrentiel, de la multiplication des changements de voie, des droits de circulation en tête de ligne et des prix de ligne concurrentiels sont au cœur du projet de loi C-18.

Les véhicules finis fabriqués aux États-Unis et destinés au marché canadien ont toujours été transportés à la frontière entre les deux pays d'où ils étaient pris en charge par les transporteurs ferroviaires canadiens. Aujourd'hui, ces derniers ont perdu une partie de ce marché. Chaque fois que c'est possible, ce fret est expédié par une société ferroviaire américaine jusqu'au lieu de correspondance le plus éloigné. Les sociétés ferroviaires américaines ont gagné aux dépens des canadiennes.

Elles peuvent le faire grâce au *Staggers Act*, aux contrats confidentiels et à certaines autres mesures dont nous avons parlé.

Il vaudrait peut-être aussi la peine d'ajouter qu'une très grande partie du fret, qui était auparavant expédiée par chemin de fer, l'est maintenant par camion. Il y a déjà plusieurs années que la General Motors expédie par camion une partie maintenant considérable de ses véhicules et surtout de ses pièces constitutives qui étaient auparavant expédiées par train. Je dirais à peu près 70 p. 100. Cela s'explique par plusieurs raisons, l'une d'elles étant de toute évidence le système d'inventaire simplifié. Les économies de transport et l'inaptitude des sociétés ferroviaires à soutenir la concurrence sont également, des raisons toutes aussi importantes à mentionner.

Si le projet de loi C-18 était adopté, il nous faudrait réévaluer nos principaux couloirs de trafic.

[Text]

Senator Stewart: Perhaps you would tell us which Canadian rail line you would use if you were using a railroad to carry these parts.

Mr. Wilcox: Senator, we would use both the Canadian National and Canadian Pacific. It is our policy to distribute the business equitably wherever possible.

Senator Stewart: That makes it more complicated, but I will only deal with CN. In the Travacon study, table A undertakes to estimate the upper limit in 1985 of the impact of the various competitive access provisions on CN in millions of dollars. One of the headings under gross revenue losses is traffic lost to United States railroads, as a result of the introduction of the competitive access provisions. Using the 1985 situation, inter-switching would have cost CN \$3.4 million, terminal-running rights would have cost \$2.2 million, and competitive line rates would have cost CN \$4.6 million, for a total loss to U.S. railroads of \$10.2 million.

Now it may well be that as a result of the confidential contracts to which you referred some gain would be made, but the bill as a whole, the competitive access provisions—those are the three I have mentioned—would have on this estimate cost CN \$10 million.

If this study is reasonably accurate, it is hard to accept your proposition that CN is going to be better off on the whole with regard to traffic gained and lost from U.S. railroads.

Mr. Brogan: Mr. Chairman, we can really only address the automotive traffic here today, and I think our industry represents something like 5% of the revenue of both railways. We cannot really address what losses might result to the railways in the resource and some of the other industries in Canada. We can say Canadian railways have already lost to the U.S. railways because of the confidential contracts that do exist.

In addition, in our industry we are not only competing individually with each other, with the other manufacturers in our sector, but we also compete with divisions in our own companies in each case, the case of General Motors, Ford and Chrysler in that there are sourcing decisions made based on the cost analysis of building products in different plants.

Transportation is a major factor, a major component in making those decisions, and in Canada, particularly if you are further away from the border, you could be at a distinct disadvantage in terms of your transportation costs in relation to some of those south of the border. This could further erode and exacerbate the problems that the roads may face with their other industries.

Senator Stewart: You seem to be backing off from your rather enthusiastic conclusion of your presentation. You now seem to be narrowing it down to the business you do or might do with the railways, and specifically to the influence of confi-

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Peut-être pourriez-vous nous dire à quelle société ferroviaire canadienne vous feriez appel si vous décidiez de transporter ces pièces par rail.

M. Wilcox: Sénateur, nous utiliserions tant le Canadien National que le Canadien Pacifique. Notre politique consiste à répartir les affaires équitablement à chaque fois que nous le pouvons.

Le sénateur Stewart: Cela complique les choses mais je m'occuperai pour l'instant du CN seulement. On trouve au tableau A de l'étude de la Travacon une estimation de la limite supérieure en 1985 de l'incidence des diverses dispositions concernant l'accès concurrentiel sur le CN en millions de dollars. L'une des rubriques sous «pertes de revenu brut» est le trafic accru pour les sociétés ferroviaires américaines par suite de l'introduction des dispositions sur l'accès concurrentiel. Si l'on s'en reporte à 1985, les manœuvres interréseaux auraient coûté au CN 3,4 millions de dollars, les droits de circulation 2,2 millions de dollars et les prix de ligne concurrentiels 4,6 millions de dollars pour une perte totale de 10,2 millions de dollars en faveur des sociétés ferroviaires américaines.

Il se pourrait qu'en raison des contrats confidentiels dont vous avez parlé des gains puissent être réalisés, mais le projet de loi dans son entité, les dispositions concernant l'accès concurrentiel—ce sont les trois dont j'ai parlé—auraient semble-t-il coûté 10 millions de dollars au CN.

Si cette étude est moyennement exacte, il est difficile de concevoir, comme vous le prétendez, que le CN se portera mieux dans l'ensemble grâce à la clientèle obtenue des sociétés ferroviaires américaines.

M. Brogan: Monsieur le président, nous ne pouvons vous entretenir aujourd'hui que du trafic automobile et je pense que notre industrie intervient pour quelque 5 p. 100 des recettes des deux sociétés ferroviaires. Nous ne pouvons réellement pas vous parler des pertes que pourraient devoir subir les sociétés ferroviaires dans le secteur des ressources et dans certains autres domaines de l'industrie au Canada. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que les sociétés ferroviaires canadiennes ont déjà été perdantes face aux américaines en raison des contrats confidentiels qui existent.

De plus, dans notre industrie, nous devons concurrencer non seulement les autres fabricants de notre secteur, mais aussi certaines autres de nos divisions, qu'il s'agisse de la General Motors, de la Ford ou de la Chrysler, en ce sens que des décisions sont prises en fonction de l'analyse des coûts associés à la production dans des usines différentes.

Le transport est un facteur majeur, un élément important dans la prise de décisions et, au Canada, particulièrement si vous êtes très éloignés des frontières, vous pourriez être nettement désavantagés pour ce qui est des coûts du transport par rapport à certaines entreprises au sud des frontières. Cela ajoute encore davantage aux problèmes auxquels les sociétés de transport routier peuvent avoir à faire face.

Le sénateur Stewart: Cela semble contredire la conclusion plutôt enthousiaste de votre présentation. J'ai l'impression que vous rattachez maintenant tout aux affaires que vous faites ou pourriez faire avec les sociétés ferroviaires et que vous insistez

[Text]

dentiality agreements on that business. In other words, we no longer have the wholesale urging to approve Bills C-18 and C-19 without change.

Mr. Brogan: Mr. Chairman, we are extremely anxious and eager to see that those aspects of the bill we favour go through. If the competitive line aspect of it is part of it and if the bill must go through in entirety, then we favour the bill in its entirety going through in order that we can gain the advantages of it that will accrue to our industry.

Senator Stewart: However, an amendment that did not affect those parts would be of no concern to you, assuming that it did not unduly hold up the bill.

Mr. Brogan: Only, Mr. Chairman, if it affected the viability of our railway industry in Canada and put them in a position where they were no longer able to serve or to make the investment in equipment that is required to serve our industry efficiently and in a competitive manner.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Wilcox: Mr. Chairman, I wonder if I may just comment with respect to the extension of the interswitching limits. It will introduce competition where it does not exist today, and it will give us a choice of railways; this should lead to improved service.

Terminal-running rates allowing joint utilization of existing rail lines by another carrier will provide increased service levels—that is our belief—without duplicating facilities. Hence we should, under those conditions, perhaps negotiate a better cost structure.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. Following on your more or less blanket endorsement of Bill C-18, certainly with respect to the parts that affect your industry, did you have any reservations in the beginning when Bill C-18 was first introduced, and if so did you urge upon the government any amendments?

Mr. Brogan: Yes, Senator Graham, we were provided by the Minister's office with the draft legislation at the very outset, I think, as early as a couple of years ago and MVMA, this group, made representation to the Minister about various aspects of it.

I believe the key point we dealt with, again not to belabour it, was the confidential contract aspect to ensure that it was indeed included in it and that it met what we felt were the requirements of our industry.

Senator Graham: You got a look at the first draft. Were changes made before it was introduced to satisfy you? You got a look at the first draft of the bill, you tell us.

[Traduction]

surtout sur l'incidence que peuvent avoir à cet égard les contrats confidentiels. Autrement dit, les grossistes ne sont plus aussi pressés de nous voir approuver les projets de loi C-18 et C-19 sans amendement.

M. Brogan: Monsieur le président, nous avons extrêmement hâte que les dispositions du projet de loi avec lesquelles nous sommes d'accord soient adoptées. Si les dispositions concernant le prix de ligne concurrentiel doivent en faire partie et que le projet de loi doive être adopté tel quel, alors nous serions d'accord pour qu'il le soit afin que notre industrie puisse profiter des avantages qu'il représente pour elle.

Le sénateur Stewart: Un amendement qui n'aurait rien à voir avec ces dispositions ne poserait donc pour vous aucun problème, à condition toutefois qu'il ne retarde pas indûment son adoption.

M. Brogan: Pareil amendement, monsieur le président, nous concernerait seulement s'il avait une incidence sur l'industrie du transport ferroviaire au Canada et la mettait dans une position où elle ne serait plus en mesure d'investir dans l'équipement requis pour servir notre industrie efficacement et avec compétitivité.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

M. Wilcox: Monsieur le président, je me demandais si je pouvais faire des observations à l'égard seulement de l'extension des limites concernant les manœuvres interréseaux. Elle favoriserait la concurrence là où elle n'existe pas actuellement et nous donnerait le choix des sociétés ferroviaires; il s'en suivrait un service amélioré.

Des droits de circulation autorisant l'utilisation conjointe des voies ferroviaires existantes par un autre transporteur augmenteraient les niveaux de service—c'est du moins ce que nous croyons—sans entraîner le double emploi. C'est pourquoi nous devrions peut-être, dans ces conditions, négocier une meilleure structure des coûts.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président. Étant donné que vous êtes plus ou moins en faveur globalement du projet de loi C-18, certainement en ce qui concerne les dispositions qui intéressent votre industrie, aviez-vous des réserves au début lorsque le projet de loi C-18 a été présenté et, dans l'affirmative, avez-vous exhorté le gouvernement à y apporter des amendements?

M. Brogan: Oui, sénateur Graham, le cabinet du ministre nous a fait parvenir l'ébauche du projet de loi au tout début, il y a quelques années je crois, et le groupe MVMA est alors intervenu auprès du ministre au sujet de certains de ses aspects.

Je crois que le principal point sur lequel nous avons insisté est celui des contrats confidentiels parce que nous voulions nous assurer que les dispositions pertinentes y seraient incluses et répondraient à ce que nous croyons être les besoins de notre industrie.

Le sénateur Graham: Vous en avez eu une première version. Des changements y ont-ils été apportés pour vous satisfaire

[Text]

Mr. Brogan: Yes.

Senator Graham: That was before it was introduced in the other place.

Mr. Brogan: That is correct.

Senator Graham: Were there changes effected by the Minister of Transport to meet your requirements before the bill was introduced?

Mr. Brogan: There were changes made that coincided with our requirements, yes. There were also other changes made in which we did not have an interest or at least as great an interest.

Senator Graham: However, that was before the bill was introduced.

Mr. Brogan: Yes, I believe it was.

Senator Graham: After the bill was introduced it went to the committee in the other place. How did you regard the amendments that were proposed and those that passed? Did you think they were progressive and beneficial to your industry, or did they affect you adversely—or did they have any effect at all?

Mr. Brogan: I think those changes that were made at that stage in the legislation were not of serious consequence to our industry.

Senator Graham: You mention the Auto Pact. Do you anticipate any changes in the Auto Pact as a result of the free trade talks that are now going on between Canada and the United States?

Mr. Nantais: Senator Graham, I guess that is indeed a question we were not prepared to address today. Certainly if changes to the Auto Pact are anticipated or desired, then we would support any change that would benefit the Canadian economy and the Canadian employment situation. That may in fact amount to an extension or reapplication of the Auto Pact principles in a bilateral free trade agreement, which in itself would seem to simplify development of a Canadian automotive policy or industrial strategy, if you will. This would apply equally to all motor vehicle companies operating in Canada, ensuring Canada a reasonable share of North American automotive manufacturing activity. We believe the U.S. would accede to a continuation of a fair-share mechanism in a Canadian automotive industry policy.

Senator Davey: As a supplementary question on that, you say what you would do if they came forward in the free trade pact with things that were of additional benefit to Canada, and you would obviously support those. What if they came forward with things that were not of additional benefit to Canada, that were to the detriment of Canada? Then what would you do? It is hypothetical, and I am not trying to put you on the spot. Are you prepared for that possibility?

[Traduction]

avant qu'il ne soit présenté? Vous nous avez bien dit en avoir reçu copie de la version originale.

M. Brogan: Oui.

Le sénateur Graham: C'était avant qu'il ne soit présenté dans l'autre Chambre.

M. Brogan: C'est exact.

Le sénateur Graham: Le ministre des Transports y a-t-il apporté des changements pour satisfaire vos besoins avant que le projet de loi ne soit présenté?

M. Brogan: Oui, des changements qui coïncidaient avec nos préoccupations y ont été apportés. D'autres changements y ont également été apportés, mais qui ne nous intéressaient pas tout autant.

Le sénateur Graham: Toutefois, c'était avant que le projet de loi ne soit présenté.

M. Brogan: Oui, je crois que c'était à ce moment-là.

Le sénateur Graham: Après avoir été présenté, le projet de loi a été soumis à l'étude du comité dans l'autre Chambre. Comment considériez-vous les amendements qui y ont été proposés et ceux qui ont été adoptés? Avez-vous eu l'impression qu'ils étaient progressistes et profitables pour votre industrie ou qu'ils allaient lui nuire ou encore qu'ils n'auraient aucune incidence?

M. Brogan: Je pense que les amendements qui y ont été apportés à ce stade n'ont pas eu de conséquences sérieuses pour notre industrie.

Le sénateur Graham: Vous avez parlé du pacte de l'automobile. Vous attendez-vous à ce que des changements y soient apportés à la suite des pourparlers sur le libre-échange actuellement en cours entre le Canada et les États-Unis?

M. Nantais: Sénateur Graham, il s'agit là d'une question à laquelle nous ne nous sommes pas préparés à répondre aujourd'hui. Il va de soi que si des modifications au pacte de l'automobile étaient envisagées, nous serions en faveur de celles qui profiteraient à l'économie canadienne et favoriseraient l'emploi au Canada. Cela pourrait en fait équivaloir à l'extension des principes du pacte de l'automobile à un accord bilatéral de libre-échange qui en lui-même pourrait simplifier l'élaboration d'une politique automobile ou d'une stratégie industrielle canadienne, si vous voulez. Cela s'appliquerait au même degré à toutes les sociétés automobiles en exploitation au Canada, leur assurant une part raisonnable du marché nord-américain de la fabrication d'automobiles. Nous croyons que les États-Unis seraient en faveur du maintien d'un mécanisme équitable à l'intérieur d'une politique canadienne de l'industrie automobile.

Le sénateur Davey: J'aurais une question supplémentaire à vous poser à ce sujet. Vous dites ce que vous feriez si l'on proposait à l'intérieur d'un pacte sur le libre-échange des choses qui présenteraient un avantage additionnel pour le Canada et vous seriez de toute évidence en faveur. Que feriez-vous si l'on proposait des choses qui n'avantageraient en rien le Canada, qui seraient en fait à son détriment? Que feriez-vous alors? Ce n'est qu'une hypothèse et je n'essaie pas de vous mettre en boîte. Avez-vous pensé à cette possibilité?

[Text]

Mr. Nantais: Mr. Chairman, certainly I am sure that hypothetical situation has been reviewed and at least discussed among our member companies. I do not think I am in a position that I could adequately respond to that.

Senator Davey: You have taken a strong position, I assume.

Mr. Nantais: Yes, we have.

Senator Davey: I was not trying to put you on the spot; I was just curious. The way you put your question, it begged the other . . . Sorry, go ahead.

Senator Graham: That is fine, because your supplementary was my next question.

Mr. Nantais: It is not that I wish to avoid the question; it is simply that I do not think I am the one who is able to respond to that effectively.

Senator Davey: Who is?

Mr. Nantais: Certainly our president, who unfortunately was unable to attend today, and he did in fact send his regrets.

Senator Graham: I just want to observe that I am delighted that someone from Toronto and someone from Cape Breton are on the same wavelength in terms of their thinking.

Senator Davey: It is very unusual.

Senator Graham: I just have one other question, because you sound very optimistic with respect to the effects of Bill C-18. The question has been asked before, and we have had different answers, depending upon the witness, and that is the effect on jobs of this legislation. Obviously you are optimistic that it may provide an increase in jobs, or it may stimulate your position to provide more jobs.

Mr. Nantais: From which perspective are we speaking?

Senator Graham: We are talking in terms of the industry you represent.

Mr. Nantais: Certainly if the framework is such that it enables us to continue business the way we are, we do not foresee . . . This is a very difficult question. Part of the problem is the fact that we are not only competing with offshore manufacturers in Canada; to some extent there is competition between the Canadian and U.S. companies as well for work. If the market remains the way it is, I would say there would be no loss of jobs unless there are other forces at work. Due to the competitive nature of our business, it is very difficult for me to venture a response to that.

Senator Graham: What would the other forces be?

Senator Davey: The Auto Pact.

Mr. Nantais: That would be one of them, yes. If it pleases you and the committee, I would like to prepare a response to that question. Again, I am not trying to avoid a question on this subject—

[Traduction]

M. Nantais: Monsieur le président, je suis certain que cette situation hypothétique a déjà été envisagée par nos sociétés membres qui en ont sûrement discuté. Je ne pense cependant pas être en mesure de répondre adéquatement à cette question.

Le sénateur Davey: Vous avez pris fermement position, je présume.

M. Nantais: Oui.

Le sénateur Davey: Comme je vous le disais, je n'essayais pas de vous mettre en boîte; je suis tout simplement curieux. Je vous ai posé la question à cause de ce que vous avez répondu. Je m'excuse, poursuivez.

Le sénateur Graham: C'est exactement la question que j'allais poser.

M. Nantais: Ce n'est pas que j'essaie d'éviter votre question; c'est tout simplement que je ne pense pas être la personne à qui il faut la poser.

Le sénateur Davey: Qui pourrait y répondre?

M. Nantais: Certainement notre président qui malheureusement n'a pu être parmi nous aujourd'hui. Il s'en excuse d'ailleurs.

Le sénateur Graham: Je tiendrais tout simplement à ajouter que je suis ravi qu'une personne de Toronto et une autre du Cap-Breton soient pour une fois sur une même longueur d'onde.

Le sénateur Davey: C'est assez rare.

Le sénateur Graham: J'aurais une seule autre question à vous poser parce que vous semblez très optimiste à l'égard des répercussions du projet de loi C-18. La question a déjà été posée et des réponses différentes y ont été données, selon les témoins. Je veux parler de l'incidence de cette mesure législative sur l'emploi. De toute évidence, vous vous attendez à ce qu'elle entraîne une augmentation du nombre des emplois ou à être en mesure d'offrir plus d'emplois.

M. Nantais: De quel point de vue voulez-vous dire?

Le sénateur Graham: En ce qui concerne l'industrie que vous représentez.

M. Nantais: Si le cadre est tel qu'il nous permet de continuer à faire des affaires, nous n'envisageons pas . . . C'est une question très difficile. Le problème est en partie attribuable au fait que nous ne devons pas seulement concurrencer les fabricants étrangers au Canada; dans une certaine mesure, il y a aussi concurrence entre les entreprises canadiennes et américaines pour ce qui est de l'emploi également. Si le marché demeurerait tel quel, je dirais qu'il n'y aurait pas de perte d'emplois à moins que d'autres forces n'interviennent. Étant donné la nature concurrentielle de nos activités, il m'est très difficile de répondre à cette question.

Le sénateur Graham: Quelles seraient les autres forces?

Le sénateur Davey: Le Pacte de l'automobile.

M. Nantais: Oui, s'en serait une. Si le comité est d'accord, j'aimerais préparer une réponse à cette question. Je le répète, ce n'est pas que je veuille l'éviter—

[Text]

Senator Graham: Believe me, I am not trying to put you on the spot, but with the kind of endorsement you gave, I would have presumed it was going to mean more jobs in Canada. Is it conceivable that the legislation could have the effect of diminishing the number of Canadian jobs in the industry?

Mr. Brogan: Mr. Chairman, I do not see that passage of this bill would have any adverse effect on our employment levels. As I mentioned a while ago, in our industry we compete with different divisions of our own company. Let me illustrate our situation at Chrysler if it will help to make the point.

For some time the Windsor assembly plant has been the sole source of the Magic Wagon, the van that had such a spectacular sales record, if I can commercialize a little bit. This past year the St. Louis plant in our company has been facilitated so that they can also build it. Providing we continue—and perhaps one of the outside forces Mr. Nantais referred to could be the currency factor, the value of the Canadian dollar in relation to the U.S. and the advantages resulting from lower labour rates in Canada as a result of it—and taking into account the productivity in our plants, the quality level, the component we are talking about here today is transportation costs.

Providing we have a good transportation system, both to points in Canada and in our facility to ship vehicles to the export market, principally the United States About 92% of the vehicles we build go to the U.S. We make 1,500 vans in Windsor every day, and something like 1,380 of those go to the U.S. market. It is essential that we have the transportation capability to handle them as well as the 600 or 700 vans and cars that come into Canada every day from U.S. plants for Canadian markets.

To sum up, Senator Graham, I think passage of this bill certainly would not adversely affect employment levels in our industry. They would help to ensure that they are at least maintained. It puts us in a competitive position to favourably influence our product decisions for Canada in the future.

Mr. Wilcox: At the risk of repeating what has already been said, I think it is essential that we all understand we operate in a highly integrated North American industry under the terms of the Canada-U.S. Auto Pact. In order for us to share in this total North American market, it is essential that we are competitive in every aspect of our business. We should understand that we compete on equal terms, as has already been stated, with our U.S. counterparts.

The allocation of business is based on cost and quality, and transportation plays a major role in both these areas. In order for us to compete effectively, we must have—a term we have heard several times today—a level-playing field. We must play by the same rules if we are to compete effectively and further the business so that the business grows in Canada.

The Chairman: Senator Spivak.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Croyez-moi, je n'essaie pas de vous mettre en boîte, mais étant donné le genre d'appui que vous avez donné, j'aurais présumé qu'il s'en suivrait plus d'emplois au Canada. Se pourrait-il que la loi ait pour effet de diminuer le nombre d'emplois canadiens dans l'industrie?

M. Brogan: Monsieur le président, je ne vois pas comment l'adoption de ce projet de loi aurait une incidence néfaste sur nos niveaux d'emploi. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, dans notre industrie, les diverses divisions de nos sociétés se font concurrence. Laissez-moi illustrer la situation chez Chrysler pour vous montrer où je veux en venir.

Pendant un certain temps, l'usine d'assemblage de Windsor était la seule productrice du Magic Wagon, la camionnette qui nous a permis d'enregistrer des ventes records spectaculaires, si je peux me permettre de vendre notre produit. L'année dernière, l'usine de notre société à St. Louis a été équipée de façon à pouvoir la fabriquer elle aussi. Les coûts du transport sont l'élément qui nous intéresse ici, aujourd'hui, et les devises sont peut-être l'une des forces auxquelles faisait allusion M. Nantais, la valeur du dollar canadien par rapport à celle du dollar américain qui fait que les taux salariaux sont moins élevés au Canada, sans oublier la productivité de nos usines et le niveau de qualité.

À condition d'avoir en place un bon système de transport tant vers les principaux débouchés au Canada que vers le marché des exportations, principalement les États-Unis . . . Environ 92 p. 100 des automobiles que nous fabriquons vont vers les États-Unis. Nous fabriquons 1,500 camionnettes à Windsor chaque jour et environ 1,380 d'entre elles sont destinées au marché américain. Il est essentiel que nous ayons le système de transport voulu pour les acheminer, ainsi que les 600 ou 700 camionnettes et automobiles qui arrivent chaque jour au Canada d'usines américaines.

Pour résumer, sénateur Graham, je ne pense pas que l'adoption de ce projet de loi ait une incidence néfaste sur les taux d'emploi dans notre industrie. Elle assurerait plutôt leur maintien. Elle nous mettrait dans une position concurrentielle et nous permettrait de prendre des décisions éclairées pour ce qui est de l'avenir de la production au Canada.

M. Wilcox: Au risque de me répéter, j'ajouterai qu'il est essentiel à mon avis que nous comprenions tous que nous fonctionnons à l'intérieur d'une industrie nord-américaine hautement intégrée aux termes du Pacte canado-américain de l'automobile. Pour avoir notre juste part du marché nord-américain, il vous faut pouvoir soutenir la concurrence dans tous les secteurs de nos activités. Il est important de noter que nous rivalisons d'égal à égal, comme on l'a déjà dit, avec nos homologues américains.

Les affaires sont réparties selon le coût et la qualité, et le transport est un facteur important à cet égard. Pour être en mesure de rivaliser efficacement, nous devons être sur un pied d'égalité, et on a fait allusion à plusieurs reprises aujourd'hui. Nous devons nous conformer aux mêmes règles si nous voulons être concurrentiels et favoriser les affaires de façon que le secteur commercial canadien prenne un essor.

Le président: Monsieur le sénateur Spivak.

[Text]

Senator Spivak: In your conclusion here, you consider the ability to negotiate confidential contracts to be the most important advantage of the legislation. Yet in the discussion before the House of Commons standing committee, your position was that the Canadian railways must be given an opportunity to reduce their costs; otherwise the shippers would not gain any substantial benefits from confidential contracts.

I do not know if I have it right, but it is exactly those competitive access provisions, such as the competitive line rates and the terminal-running rights and others, that you have said will enable the railways to compete and to better their service, which they say will increase their costs. Furthermore, when both of them were questioned this morning, they said they could not compete with the American railways because their cost base is lower and there are other factors—I suppose the fact that they have to operate in areas that are not very productive—and they named Churchill and Newfoundland. I want to be totally catholic about this.

However, I am confused by this apparent contradiction in the ability to reduce costs so as to be able to compete effectively. I just do not understand the difference in position. Perhaps you could enlighten me as to why you are so confident that they will be able to reduce costs so that you will be able to benefit from these confidential contracts.

Mr. Brogan: Senator Spivak, I guess in our industry we look to our parent companies in the U.S. where they have now had considerable experience in a deregulated environment. Our Canadian railways certainly benefited somewhat or could have benefited somewhat from that because, in both cases, they have subsidiaries south of the border, and those subsidiaries participate in some of these confidential contracts that exist.

I think we are probably speaking in broad terms when we say that Canadian railways should have the same advantages as their U.S. counterparts in being able to work in a deregulated environment, which permits them to do many of the things the U.S. roads have been able to do in a manner that has brought them from almost disaster seven or eight years ago to their present healthy state. Some of the measures include reducing crews and abandoning branch lines that were non-productive and cutting some of their other costs.

I do not know if I have answered your question. It is rather general. I will attempt to elaborate on it, if I can.

Senator Spivak: I tried to get some indication of what the differences were in the United States for Canadian railways compared to what they say will be an unfair competitive advantage in Canada, but I did not quite get that. You are talking about a level-playing field, but they are arguing exactly the opposite. They are saying that American railroads will be given advantages here through these competitive access provisions that they cannot get in the United States.

They are saying that it is not going to be a level-playing field, that they are going to be put at a disadvantage. I would like to put this in some sort of perspective so that I get an idea

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Dans vos conclusions, vous dites considérer la capacité de négocier des contrats confidentiels comme l'aspect le plus avantageux du projet de loi. Pourtant, lorsque vous en avez discuté avec les membres du Comité permanent de la Chambre des communes, vous sembliez d'avis que les compagnies ferroviaires canadiennes devaient avoir la possibilité de réduire leurs coûts; autrement, les contrats confidentiels n'avantageraient pas beaucoup les expéditeurs.

Je ne sais si j'ai bien compris, mais vous avez dit que ce sont justement ces dispositions relatives à la concurrence, comme les prix de ligne concurrentiels et les droits d'exploitation de terminaux qui devraient permettre aux compagnies ferroviaires de rivaliser et d'améliorer leurs services, ce qui augmentera leurs coûts, d'après elles. En outre, interrogés ce matin, les représentants des deux compagnies ont dit ne pouvoir rivaliser avec les chemins de fer américains dont les coûts sont inférieurs et en raison d'autres facteurs, notamment la nécessité d'assurer un service dans des régions peu productives, je suppose, dont Churchill et Terre-Neuve. Je tiens à être tout à fait franc à ce sujet.

Toutefois, je ne vois pas très bien la contradiction. Pourquoi ne peut-on réduire les coûts et, en même temps, rivaliser efficacement? Je ne comprends tout simplement pas ce changement de position. Peut-être pourriez-vous m'expliquer pourquoi vous êtes si sûrs qu'elles pourront réduire les coûts d'une façon qui vous permette de tirer profit de ces contrats confidentiels.

M. Brogan: Monsieur le sénateur, je suppose que dans notre secteur, nous nous tournons vers nos sociétés-mères américaines qui sont maintenant habituées à fonctionner dans un milieu déréglementé. Nos compagnies ferroviaires canadiennes en ont certainement tiré profit, ou du moins auraient pu en tirer profit car, dans un cas comme dans l'autre, elles ont des filiales au sud de la frontière qui sont parties à ces contrats confidentiels.

C'est en des termes larges que nous prétendons que les compagnies ferroviaires canadiennes devraient jouir des mêmes avantages que leurs sociétés américaines et fonctionner dans le même milieu déréglementé qui a permis aux camionneurs américains de se sauver du désastre il y a sept ou huit ans et d'atteindre leur niveau actuel de prospérité. Au nombre des mesures adoptées figurent la réduction des équipes et l'abandon de tronçons de ligne non productifs ainsi que la réduction d'autres coûts.

Je ne sais si j'ai répondu à votre question. Mais comme j'ai répondu en termes plutôt vagues, j'essaierai de vous donner plus d'explications.

Le sénateur Spivak: J'ai essayé de comprendre sur quel plan les sociétés ferroviaires américaines étaient injustement avantagées au Canada par rapport aux compagnies canadiennes aux États-Unis, mais je crains de n'avoir pas très bien saisi. Vous dites qu'il faut être sur un pied d'égalité, mais elles prétendent exactement le contraire. Elles font valoir que les sociétés ferroviaires américaines seront avantagées par ces dispositions relatives à la concurrence et qu'elles ne peuvent obtenir les mêmes avantages aux États-Unis.

Selon elles, les règles du jeu ne seront pas équitables et elles seront ainsi désavantagées. J'aimerais comprendre la situation

[Text]

of the balance between the points of view of the shippers and the carriers.

It seems there is conflicting evidence over the very heart of the question: reduced competitive rates to shippers.

I wonder if you could comment a bit more on what the advantages are that the Canadian railways have enjoyed in the United States as compared to the disadvantages they now think they are going to have if the Americans have these competitive access provisions.

Mr. Carl Phillips, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited, Motor Vehicle Manufacturers' Association: I am not sure we can adequately address that question, not really understanding the railways' point of view. However, I would like to say that we think it is essential that the railways be allowed to reduce their costs. I think that was the intent of the statement that was made. Some of the cost production may come outside the provisions of this bill. I am thinking of cabooseless trains, for example. That would be a significant cost reduction for the railways in Canada, but it is not addressed in this bill. We are just making a general statement that they must receive greater freedom to be able to cut their costs so that they can remain competitive.

Senator Spivak: You mean an incentive like competition to cut their costs. You do not really mean freedom.

Mr. Phillips: You have already inferred that it would just be a reduction in revenue to the railways. We do not want to see railways that are no longer viable. We want them to have the provision to remain profitable and still give us a good service, and we want to continue with that good service. It is necessary for our business, both for ourselves and for our suppliers. It is therefore a very critical part of our industry and we cannot stress that enough.

Senator Stewart: As I understand it, you are saying that confidential contracts are now the practice in the United States, and that the railways ought to be allowed in Canada to have confidential contracts, but you are not saying that the level-playing field principle ought to apply to competitive line rates. This bill will bring in competitive line rates in Canada, but competitive line rates do not exist in the United States.

It seems to me you are being inconsistent. You are advocating the level-playing field with regard to confidential contracts, but you are not advocating it with regard to competitive line rates, which is the area of the bill that the railway companies complain about rather bitterly. Yet you are saying to go ahead and pass the bill. You cannot have it both ways.

Mr. Phillips: We are interested in our own costs primarily; that is our mandate. We are anxious to get those costs down. Competitive line rates are one way to do it. It is not a primary factor for our industry, but it is important. We do have some points that are captive.

[Traduction]

pour mieux saisir les points de vue des expéditeurs et des transporteurs.

Il me semble que les faits entourant l'essentiel du problème, sont les tarifs concurrentiels réduits pour les expéditeurs, se contredisent.

Je me demande si vous pourriez nous expliquer plus en détail les avantages dont on pu profiter les sociétés ferroviaires canadiennes aux États-Unis par rapport aux désavantages qu'elles croient devoir maintenant affronter par suite de ces dispositions relatives à la concurrence.

M. Carl Phillips, directeur, distribution, Ford Motor Company of Canada Limited, Association des fabricants de véhicules automobiles: Je ne sais si nous pouvons convenablement régler cette question sans vraiment comprendre le point de vue des compagnies ferroviaires. Toutefois, je dirais que nous considérons absolument important de leur permettre de réduire leurs coûts. Je crois que c'était là l'essentiel de cette déclaration. Certains des coûts de production risquent de ne pas être visés par les dispositions du projet de loi. Je pense aux trains sans wagon de queue, par exemple. Cela représenterait une réduction considérable des coûts pour les sociétés ferroviaires canadiennes, mais la question n'est pas traitée dans ce projet de loi. En fait, nous sommes simplement d'avis qu'elles doivent pouvoir jouir d'une plus grande liberté afin de réduire leurs coûts et demeurer concurrentielles.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire qu'un incitatif comme la concurrence leur permettrait de réduire leurs coûts. Vous ne voulez pas vraiment parler de liberté.

M. Phillips: Vous avez déjà laissé entendre qu'il n'en résulterait qu'une diminution des revenus des sociétés ferroviaires. Nous ne voulons pas de sociétés ferroviaires non viables. Nous voulons qu'elles demeurent rentables et qu'elles fournissent toujours un bon service. Notre industrie en a besoin, tant nous-mêmes que nos expéditeurs. Le transport ferroviaire est par conséquent essentiel à notre industrie, et nous n'insisterons jamais suffisamment sur ce point.

Le sénateur Stewart: Si je comprends bien, vous estimez que les contrats confidentiels sont maintenant chose courante aux États-Unis et que les compagnies ferroviaires devraient pouvoir négocier des contrats confidentiels au Canada; vous ne dites pas cependant que le principe de l'égalité devrait s'appliquer aux prix de ligne concurrentiels. Ce projet de loi mettra en vigueur des prix de ligne concurrentiels au Canada, mais il n'en existe aucun aux États-Unis.

Vous me paraissez inconséquent. Vous invoquez le principe de l'égalité pour les contrats confidentiels, mais non pour les prix de ligne concurrentiels, lesquels sont pour les compagnies ferroviaires la principale source de préoccupation. Et vous êtes pourtant en faveur de ce projet de loi. On ne peut pas tout avoir, vous savez.

M. Phillips: Ce sont nos propres coûts qui nous intéressent; c'est notre domaine de compétence. Nous voulons réduire ces coûts. Les prix de ligne concurrentiels sont une façon d'y arriver. Sans représenter un facteur vital pour notre industrie ils revêtent quand même une certaine importance.

[Text]

Senator Stewart: But your position is inconsistent with your basic support for a level-playing field. You like the level-playing field when it works for you; you do not like it when it works against you.

Mr. Phillips: That is true. We are saying it is not level today.

Senator Davey: That is human nature.

Mr. Phillips: We are also admitting that we must get our costs down; they must be made competitive. This is one way to do it. That is why I think we stress the confidential contract aspect of the bill as being the most important to us. We want the ability to compete amongst each other and with each railway.

Senator Stewart: You make your position very clear.

Senator Spivak: I wonder if I could get it clear for myself. You have switched, in certain areas, to trucks and you say that you go through American rail to ship into the western United States. Where is it that the Canadian railways are hurting you, then, right now? I mean, apart from the fact that we are Canadian citizens and want to see our country prosper; nevertheless, as a businessman, you are colour-blind, really, when it comes to methods of transport, as long as your costs are down.

Where is it, then; in what particular areas geographically is it that the Canadian railways are costing you money and in what respect, so that you are not competitive? I guess I did not get that clear, since you switched.

Mr. Wilcox: Senator Spivak, the answer to the question is we have in the past moved finished vehicles for the western Canadian market, Winnipeg west through to Vancouver, which originate in the United States, in the Midwest, Missouri, Kansas City, Oklahoma, as far north and up into the Jamesville area. Traditionally, we would move that traffic into the Windsor area, off-load and reload on Canadian rail equipment for western Canada.

We did that for two reasons. It was competitive with U.S. rail but even if it disadvantaged the industry, we were providing the Canadian railways with business. We thought that important.

Today the Canadian railroads cannot compete on that traffic lane. Under Staggers, it is more economical or competitive, rather, for us to move that product to the furthest interchange point possible in the U.S. That is the point I was making, yes.

Senator Spivak: Okay, thank you.

The Chairman: Senator Adams.

Senator Adams: Mr. Chairman, I think one of the witness said in finished products every day, 15,000 vehicles, vans or something, are shipped down in the States. My question concerns some of the CP and CN witnesses this morning and having no access to any transport, any other, except down to the

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Mais il me semble illogique que vous souscriviez au principe de l'égalité. Vous l'approuvez lorsque c'est dans votre intérêt mais non lorsque c'est à votre détriment.

M. Phillips: C'est vrai. Nous ne nous considérons pas les circonstances équitables aujourd'hui.

Le sénateur Davey: C'est la nature humaine.

M. Phillips: Nous reconnaissons aussi la nécessité de réduire nos coûts pour les rendre concurrentiels. C'est pour cette raison que nous considérons comme des plus importante la possibilité que nous offre le projet de loi de négocier des contrats confidentiels. Nous voulons pouvoir rivaliser entre nous ainsi qu'avec chaque compagnie ferroviaire.

Le sénateur Stewart: Votre position est très claire.

Le sénateur Spivak: Je voudrais bien vous comprendre aussi clairement. Dans certaines régions, vous avez recours aux camions et vous dites emprunter les chemins de fer américains pour expédier les marchandises dans l'Ouest américain. De quelle façon les compagnies ferroviaires canadiennes vous nuisent-elles maintenant en ne tenant pas compte du fait que nous sommes des citoyens canadiens et que nous voulons voir prospérer notre pays? Néanmoins, en tant qu'homme d'affaires, vous semblez peu vous soucier de ce que les modes de transport soient canadiens ou américains, dans la mesure où vos coûts sont réduits.

Dans quelles régions particulières le transport ferroviaire canadien vous fait-il perdre de l'argent et de quelle façon, vous empêche-t-il d'être concurrentiels? En fait, je n'ai pas très bien compris la situation dans laquelle vous vous trouvez depuis que vous avez changé de mode de transport.

M. Wilcox: Monsieur le sénateur, par le passé, nous avons transporté des véhicules destinés au marché de l'Ouest canadien, depuis l'ouest de Winnipeg jusqu'à Vancouver, à partir des États-Unis, des États du Mid-Ouest, du Missouri, de Kansas, de l'Oklahoma, et jusqu'au Nord, dans la région de Jamesville. Nous avions l'habitude de les expédier à Windsor, de les décharger et de les recharger et de les expédier par chemin de fer canadien dans l'Ouest du Canada.

Nous procédions ainsi pour deux raisons. En effet, nous pouvions ainsi rivaliser avec les compagnies ferroviaires américaines et, même si c'était aux dépens de l'industrie, nous favorisions les affaires des compagnies ferroviaires canadiennes. Nous considérons que c'était important.

Aujourd'hui, les compagnies ferroviaires canadiennes ne peuvent plus rivaliser sans ce secteur. En vertu de la loi Staggers, il est devenu plus économique, ou concurrentiel, plutôt, de les expédier jusqu'au lieu de correspondance le plus éloigné aux États-Unis. C'est ce que j'essayais de vous expliquer.

Le sénateur Spivak: Très bien, je vous remercie.

Le président: Monsieur le sénateur Adams.

Le sénateur Adams: Monsieur le président, je crois que l'un des témoins nous a dit expédier chaque jour aux États-Unis 15 000 véhicules, camionnettes ou autres. Ma question s'adresse aux représentants du CP et du CN qui ont comparu ce matin et qui ne disposent d'aucun autre mode de transport

[Text]

States. How do you ship those vehicles, and say you have another 700 coming into your factory from the States every day, how does the transportation work?

Mr. Brogan: Well, Senator, the way it presently works it that we ship approximately 1,380 vans a day out of Windsor by truck over the bridge into various points in Michigan where they are rail-loaded from there. We have a very small percentage, something like 60 or 70 units a day, that are rail-loaded right in Windsor and shipped into the United States to the Buffalo gateway.

If the Canadian railways had an opportunity to participate in confidential contracts, particularly in those cases where they can interline with their U.S. subsidiaries, they would no doubt have opportunities to ship vehicles that are rail-loaded in Windsor that could be shipped on out to various points in eastern United States, down into Maine, Vermont, for example, or out into western United States. This would be one of the ways of doing it.

With respect to vehicles coming into Canada for the Canadian market from various points in the U.S., they could do the counterpart activity, particularly in those cases where they have subsidiaries operating where the origin traffic starts, so there are opportunities for them to participate in the international traffic going both ways.

There are opportunities that exist to them that are not open on a reciprocal basis to the U.S. railways, as a matter of fact, which sort of flies in the face of some of their concerns about the competitive line aspect of it.

Mr. Wilcox: Senator, I think you should understand that each of our respective companies' shipping distribution patterns differ in some cases. In my case, in the case of General Motors, the preponderance of finished vehicles into the U.S. move via the rail mode, essentially as we ship perhaps deeper into the U.S. market. However, if my memory serves me correctly, I think we ship between 1,500 and 2,000 a day, most of which moves rail into the U.S. market from Oshawa. Likewise, the same proportions would exist at our other assembly plants, St. Therese and Scarborough.

The Chairman: We are 12 minutes behind schedule. Perhaps—

Senator Davey: It is a question for information, Mr. Chairman. It is a very short question and perhaps I should have been here at the beginning and asked it. I want to ask something about the association.

Who exactly belongs to the association? The companies listed on the letterhead are the member companies.

Mr. Nantais: That is correct, yes.

Senator Davey: There are other, for example Japanese cars, coming here. Is there a parallel association of other car manufacturers?

Mr. Nantais: Yes, there is, Senator. There is the Association of Automobile Importers.

[Traduction]

pour expédier les marchandises jusqu'aux États-Unis. Comment expédieraient-ils ces véhicules et, à supposer que votre usine aux États-Unis produit 700 autres véhicules chaque jour, comment sont-ils transportés?

M. Brogan: Monsieur le sénateur, à l'heure actuelle, nous expédions chaque jour quelque 1,380 camionnettes depuis Windsor par camion en empruntant le pont jusqu'à diverses villes du Michigan où elles sont chargées à bord de trains. Seul un très petit pourcentage d'entre eux, soit 60 ou 70 véhicules par jour, sont chargés à bord des trains directement à Windsor et expédiés aux États-Unis via Buffalo.

Si les compagnies ferroviaires canadiennes pouvaient être partie à des contrats confidentiels, plus particulièrement lorsqu'elles peuvent assurer la correspondance avec leurs filiales américaines, elles auraient sans aucun doute des occasions d'expédier les véhicules chargés à bord de trains à Windsor à destination de divers points dans l'Est des États-Unis, au Maine, au Vermont, par exemple, ou encore dans l'Ouest américain. Ce serait une façon de procéder.

Quant aux véhicules qui viennent des États-Unis et qui sont destinés au marché canadien, les compagnies pourraient s'acquitter d'activités équivalentes, plus particulièrement si elles ont des filiales dans les villes d'où ils sont expédiés, et elles auraient donc l'occasion de participer au trafic international dans les deux sens.

Les sociétés ferroviaires ne peuvent profiter comme elles de ces possibilités, ce qui écarte tout à fait leurs craintes touchant à la concurrence.

M. Wilcox: Monsieur le sénateur, vous comprendrez que le mode d'expédition de nos compagnies diffère parfois. En ce qui me concerne, et également General Motors, la plupart des véhicules à destination des États-Unis sont expédiés par rail, peut-être parce qu'il s'agit des États assez éloignés. Toutefois, si ma mémoire ne me fait pas défaut, je crois que nous expédions de 1 500 à 2 000 véhicules par jour, et la plupart sont expédiés par rail vers le marché américain à partir d'Oshawa. Et il en est de même, pour nos autres usines d'assemblage, à Sainte-Thérèse et à Scarborough.

Le président: Nous avons 12 minutes de retard; peut-être...

Le sénateur Davey: J'aimerais obtenir un renseignement, monsieur le président. Ma question sera très brève et peut-être aurais-je dû être présent dès le début pour la poser. Elle porte sur votre association.

Qui exactement en fait partie? Les sociétés énumérées dans l'en-tête sont les sociétés membres.

M. Nantais: C'est exact.

Le sénateur Davey: D'autres véhicules sont importés au Canada, les autos japonaises, par exemple. Existe-t-il une association parallèle des fabricants d'automobiles?

M. Nantais: Oui, monsieur le sénateur. L'Association des importateurs d'automobile en est une.

[Text]

Senator Davey: Have they appeared before this committee or are they going to appear before this committee? Is there no intention of asking them? It might be . . .

Could I ask you one other question. Just in terms of relative size, how big are they?

Senator Graham: I think we should have an answer to your question for the record, Senator Davey.

Senator Davey: Do you mean from the chairman?

Senator Graham: Yes. Your question was not answered and I just think you should put it on the record.

The Chairman: We will decide that with the committee after we adjourn or tomorrow. I cannot make the decision myself.

Senator Davey: The only other question I have is, what is the size of their committee relative to your committee?

Mr. Nantais: Senator, in terms of membership, the AAI has a greater number of members. In terms of the size of those companies, I suspect that they are much smaller than our members are.

Senator Davey: What about in terms of automobiles moved?

Mr. Nantais: Certainly I think in Canada—and, gentlemen, please step in to assist me on this—we would ship a great deal more than the importers would.

Mr. Wilcox: Yes. Approximately 30% of the vehicles sold in Canada are from the importers, and they would come in primarily through Vancouver or Halifax. Canadian manufacturers, which we represent, manufacture significantly more vehicles to go to the U.S. It is therefore just proportionate.

In addition I would add that we are also concerned about in-buying parts to our assembly parts. The importers are not generally, with the exception of the new plants being developed in Ontario and Quebec.

Senator Davey: That is fine. That is all I wanted to know. I think we should have the importers. I think we can talk about that.

Mr. Wilcox: Senator Davey, if I may just add to that, General Motors moved 1.2 million vehicles last year between Canada and the U.S. That may put it in perspective.

Senator Davey: Yes.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Nantais, Mr. Wilcox, Mr. Brogan and Mr. Phillips for the presentation.

Mr. Nantais: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next group is the Canadian Industrial Transportation League. We have Mr. David Long, President; Mr. Joseph Dion, Director of Policy Development; and Mr. Charles Norton, General Traffic Manager, Kraft Limited, Montreal—no, president of CITL, Toronto. Okay, go ahead, sir.

Mr. David Long, President, Canadian Industrial Transportation League: Thank you very much, Mr. Chairman. We wish to thank the committee for the opportunity to present the

[Traduction]

Le sénateur Davey: Cette association a-t-elle comparu devant le Comité ou en a-t-elle l'intention? N'a-t-on pas prévu de l'inviter à comparaître? Peut-être serait-ce possible.

J'aimerais vous poser une seconde question. Quelle est son importance relative?

Le sénateur Graham: Je crois qu'il faudrait répondre à votre première question monsieur le sénateur.

Le sénateur Davey: Le président?

Le sénateur Graham: Oui. Il n'a pas répondu à votre question et je crois qu'il devrait y répondre.

Le président: Nous en déciderons en comité après l'ajournement ou bien demain. Je ne puis prendre de décision moi-même.

Le sénateur Davey: Enfin, j'aimerais savoir combien de membres ce comité compte par rapport au vôtre?

M. Nantais: Monsieur le sénateur, en ce qui concerne le nombre de membres, l'AIA en compte beaucoup. Quant aux compagnies qui en sont membres, je dirais qu'elles ont beaucoup moins d'envergure que les nôtres.

Le sénateur Davey: Qu'en est-il du nombre d'automobiles expédiées?

M. Nantais: Je crois que la proportion de marchandises exportées est de loin supérieure à celle des produits importés.

M. Wilcox: En effet. Près de 30 p. 100 des véhicules vendus au Canada viennent de l'étranger, essentiellement via Vancouver ou Halifax. Les fabricants canadiens, que nous représentons, fabriquent beaucoup plus de véhicules à destination des États-Unis. Par conséquent, la proportion est juste.

En outre, j'ajouterais que nous préférons acheter les pièces au Canada même. Ce n'est pas le cas de la plupart des importateurs, à l'exception des quelques nouvelles usines en Ontario et au Québec.

Le sénateur Davey: Très bien. C'est tout ce que je voulais savoir. Je crois que nous devrions inviter les importateurs à comparaître. Nous pourrions discuter de la situation avec eux.

M. Wilcox: Monsieur le sénateur, si vous me permettez d'ajouter un commentaire, General Motors a expédié 1,2 million de véhicules l'an dernier aux États-Unis. Peut-être cela vous permettra-t-il d'avoir une meilleure idée de la situation.

Le sénateur Davey: Oui.

Le président: Je vous remercie beaucoup, messieurs Nantais, Wilcox, Brogan et Phillips pour votre exposé.

M. Nantais: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous accueillerons maintenant les représentants de la Canadian Industrial Transportation League, MM. David Long, président, Joseph Dion, directeur de l'élaboration de la politique, et Charles Norton, directeur général du trafic, président de la CITL, Toronto. Nous vous écoutons, monsieur.

M. David Long, président, Ligue canadienne de Transport industriel: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous tenons à remercier le comité de nous avoir permis d'exposer les

[Text]

views of our membership on what are two crucially important pieces of legislation that will really determine how the business of transportation is conducted in Canada into the next century.

From our communications, Senators will certainly be aware that we were frankly opposed to another round of committee hearings across Canada. In light of the previous four sets of travelling public hearings, we in fact suggested that this was unnecessary. Although we would have preferred that the Senate had given third reading to the bills by this time, the CITL feels that the present arrangement is certainly acceptable.

On reflection, it is in keeping with the spirit of the government-industry compromise that has characterized the entire process of the formulation of policy and drafting of legislation to eliminate the economic regulation of transportation, a process that began in Canada in the early months of 1984.

We had the opportunity to appear before this committee on June 16, 1987, on a matter regarding Bill C-21, which was the Shipping Conferences Exemption Act, and we are pleased to note that the bill has now received Royal Assent. Although we have not had the opportunity to see the final text of that bill, we trust that at least some of the provisions to introduce competition to deep-sea shipping have been retained.

If that is the case, we can say that this committee has recommended, and the Upper Chamber has ensured, that Canadians have access to competitive transportation in the marine mode, and I understand that shippers will finally have the right to some form of independent action. If we can continue with Mr. Morin's metaphor this morning, there will be more stores in the shop for shippers to buy from.

In the coming days you should in our view similarly ensure that Canadian producers have some measure of access to competitive transportation in the other modes, namely air, highway and rail. This is clearly in the interests of the employees of those producer firms whose jobs depend on the ability of their firms to sell their products.

We are a national association. We have local divisions located in all regions of this country representing senior transportation managers and executives responsible for the purchase of freight transportation services. We have approximately 1,000 individuals who represent some 450 companies, all members of the CITL.

These companies ship bulk resources, processed goods and manufactured products domestically, transborder, and overseas. Members purchase transportation in all four modes, as well as exert a strong presence in intermodalism.

Our base of support covers all major types of enterprises in Canada. From the primary industrial sector, the league's membership includes representatives of the forest products industry and the major steel and chemical producers in Canada. A similar representation exists for companies involved in oil extraction and refining, and for those mining ores, minerals and inorganic feed stocks.

[Traduction]

vues de nos membres sur ces deux textes législatifs d'une importance cruciale qui détermineront la façon dont l'industrie des transports fonctionnera au Canada au cours du prochain siècle.

D'après nos communications, les sénateurs savent certainement que nous nous sommes nettement opposés à une autre tournée d'audiences du comité au Canada. Étant donné qu'il y en a déjà eu quatre, nous étions d'avis que ce serait superflu. Nous aurions préféré que le Sénat ait déjà procédé à la troisième lecture des projets de loi, mais la CITL estime que la situation actuelle est acceptable.

A la réflexion, l'accord actuel est conforme au compromis entre le gouvernement et l'industrie qui a caractérisé tout le processus de formulation de la politique et de rédaction du projet de loi en vue d'abolir la réglementation économique des transports, processus qui a été entamé au Canada au début de 1984.

Nous avons comparu devant ce comité le 16 juin 1987 au sujet du projet de loi C-21, Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, et nous sommes heureux de constater que le projet de loi a reçu la sanction royale. Bien que nous n'ayons pas eu la possibilité de voir le texte final du projet de loi, nous aimons à croire qu'au moins certaines des dispositions visant à instaurer la concurrence dans les transports maritimes de haute mer ont été conservées.

Si c'est le cas, nous pouvons dire que ce comité a recommandé que les Canadiens aient accès à une industrie des transports maritimes concurrentielle et la Chambre haute s'en est assurée; je crois que les affréteurs auront finalement droit à une certaine forme d'indépendance. Pour reprendre la métaphore qu'a utilisée M. Morin ce matin, il y aura davantage de magasins où les affréteurs pourront acheter.

Selon nous, vous devriez également vous assurer au cours des prochains jours que les producteurs canadiens ont dans une certaine mesure accès à des transports concurrentiels dans les autres secteurs, l'air, la route et les chemins de fer. C'est nettement dans l'intérêt des employés de ces entreprises productrices dont les emplois dépendent de leur capacité de vendre leurs produits.

Nous sommes une association nationale qui a des divisions locales dans toutes les régions du Canada pour représenter les cadres supérieurs des transports chargés de l'achat des services de transport de marchandises. Nous comptons environ 1 000 personnes qui représentent quelque 450 compagnies toutes membres de la CITL.

Ces compagnies expédient des ressources en vrac, des marchandises transformées et des produits fabriqués sur le marché intérieur, sur le continent et outremer. Les membres de l'association utilisent les quatre modes de transport et ont souvent recours à des services de transport combinés.

Notre base de soutien englobe tous les principaux types d'entreprises au Canada. Dans le secteur de l'industrie primaire, notre association compte des représentants de l'industrie et des produits forestiers ainsi que des principaux produits de l'acier et des produits chimiques au Canada. Elle possède une représentation équivalente parmi les sociétés qui s'occupent d'extraction et de raffinage de pétrole ainsi que parmi les

[Text]

Within the manufacturing and retail sector, the CITL represents the interest and service needs of a variety of producers. Among these are automobiles, food processors and millers, beverages, textiles and clothing, paper products, home furnishings, appliances and non-food retailers, high tech components, industrial machinery, and construction supplies.

The combined sales of our members is in excess of \$180 billion. League surveys conducted in 1983 established that the CITL membership accounted for nearly 50% of Canada's total inter-city freight bill. It is apparent that CITL members are the customers of the railways, trucking companies, steamship lines and air carriers. In other words, we pay the bills, so you might look upon us as the consumers of transportation services, interested in the most efficient methods to move our products to market.

As we are closest to the customer, the consumer, we are proud of the role CITL has played in providing both regulators and parliamentarians with accurate information on shippers' views and preferences during this essential review period in Canada's transportation history.

We have contributed to these hearings in the CTC Staggers inquiries in 1984 and 1985, the *Freedom to Move* hearings by the standing committee of the House of Commons in late 1985, and the hearings on the present bills by the same committee in March and April of this year. In these hearings we have brought forward the clear and unambiguous view of Canadian shippers. We wish to see the elimination of the economic regulation of transport as soon as possible. We wish to see competition in the provision of transport services. In short, Canadian shippers are unequivocally in favour of the proposed form of deregulation.

The context for the assessment we bring to these hearings is based upon a comprehensive membership policy survey we did in 1985. The summary figures that were most striking were the following: 70% of CITL members favoured elimination of the railway's ability to set rates collectively and an overwhelming 91% of league members supported open price and service competition in highway transportation.

These results represented a significant shift in opinion among shippers. Prior to this, the league supported the regulatory status quo. Observation of the American experience no doubt encouraged some shippers to take a more forward-looking view of commercial relations in the transport field.

[Traduction]

sociétés minières et celles qui exploitent les charges d'alimentation inorganiques.

Dans le secteur de la fabrication et du détail, la CITL représente les intérêts et répond aux besoins en services de divers producteurs, notamment dans le secteur de l'automobile, du conditionnement des aliments et de la minoterie, des boissons non alcoolisées, des textiles et des vêtements, des produits du papier et du mobilier et des appareils ménagers; l'association représente également les détaillants de produits non alimentaires, les fournisseurs de composantes de technologie de pointe, de machines industrielles et de matériaux de construction.

Les ventes totales de nos membres dépassent 180 millions de dollars. Des sondages effectués par notre association en 1983 montrent que les activités de ses membres représentent près de 50 p. 100 de tous les coûts de transport interurbain. De toute évidence, ce sont les clients des chemins de fer, des sociétés de camionnage, des compagnies maritimes et des transporteurs aériens. Autrement dit, comme nous payons la note, vous pouvez nous considérer comme les consommateurs des services de transport, qui ont intérêt à disposer des moyens les plus efficaces pour assurer le transport de leurs produits jusqu'au marché.

Comme nous sommes les plus près du client, le consommateur, nous sommes fiers du rôle que la CITL a joué en fournissant à la fois aux autorités réglementaires et aux parlementaires des renseignements précis sur le point de vue et les préférences des expéditeurs au cours de cette période d'examen essentielle de l'histoire des transports au Canada.

Nous avons contribué aux audiences tenues dans le cadre des enquêtes Staggers effectuées par la Commission canadienne des transports en 1984 et 1985, aux audiences du Comité permanent de la Chambre des communes en vue de la publication du rapport intitulé *Aller sans entraves*, à la fin de 1985, et aux audiences sur les projets de loi actuels tenues par ce même comité en mars et en avril de cette année. Au cours de ces audiences, nous avons exprimé le point de vue clair et net des expéditeurs canadiens. Nous souhaitons l'abolition de la réglementation économique des transports le plus tôt possible et nous sommes en faveur de la concurrence dans le secteur des services de transport. En résumé, les expéditeurs canadiens sont clairement favorables à la forme de déréglementation proposée.

L'évaluation que nous soumettons au cours de ces audiences s'inspire d'un sondage général effectué auprès de nos membres en 1985. Les données sommaires les plus frappantes indiquaient que 70 p. 100 des membres de la CITL favorisent l'abolition du pouvoir qu'ont des chemins de fer d'établir leurs tarifs collectivement et 91 p. 100 des membres sont en faveur d'une concurrence ouverte des prix et des services dans le domaine des transports routiers.

Ces résultats représentent une modification sensible de l'opinion chez les expéditeurs. Auparavant, l'association favorisait le statu quo en matière de règlements. L'observation de l'expérience américaine a sans aucun doute encouragé certains expéditeurs à adopter une conception plus progressiste des relations commerciales dans le secteur des transports.

[Text]

The broad framework of our policy survey has allowed the league to take a clear position on a long list of matters at issue in these hearings, issues such as confidential contracts, competitive line rates and trucking entry tests, for example. This mandate was recently reaffirmed at the league's 71st annual general meeting in Montreal on March 4, 1987. The league executive was given a unanimous endorsement supporting the new confidential contract provisions for rail and highway transport, the new final offer arbitration and mediation provisions, the new competitive access provisions of competitive line rates, extended interswitching limits and terminal-running rights, the abolition of collective rate-making by carriers, and a fitness entry test for truckers that should be effective by January 1988.

The league would like to reaffirm to this committee that support for enactment of these measures was overwhelming among shippers. In fact, 100 members attended our annual meeting and there was not one dissenting vote on those issues.

We are well aware that deregulation is a profound change and raises serious concerns in the minds of the public and legislators. In the last three years we have considered all of these and dealt with them very seriously. They have been concerns regarding service to remote communities, service to small shippers—which we represent, by the way—employment effects, safety, the viability of the railroads, corporate concentration, diversion to U.S. ports and competition in transborder trucking. Every issue has been considered and responded to by Canadian shippers and has been subjected to rigorous study by the government in the course of the last three years. It is all on the record in the *Minutes of Proceedings and Evidence* of the Standing Committee on Transport and the CTC Staggers inquiries referred to above.

It was correct for these concerns to be raised, but they have been addressed. The answer in all cases is really the following: should there be any negative effects of change, they are vastly outweighed by the positive effects. In our view, the government is preparing the transition well enough that the negative effects will be minimal. In fact—and I have not heard it raised this morning—there is the annual review process going on over a five-year period.

However, it is not the responsibility of the government or the people of Canada to prop up a few inefficient, lethargic transport companies that are unwilling or unable to begin to work in a competitive business environment. Frankly, we have little sympathy for them.

With the enactment of the present bill, truckers in Canada have in fact had 13 years, from 1980 to 1993, with Bill C-19 to adapt. All our members, all other Canadian businesses, have to adapt to changing business conditions every day. Ask the potash producers, ask the fishing industry, ask the auto makers. They have to sell on the basis of product and price. They do not get guaranteed sales at high prices because the government restricts their competition.

[Traduction]

Le cadre étendu du sondage a permis à l'association d'adopter un point de vue clair sur une longue liste de questions discutées aux audiences, notamment les contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels et les critères d'aptitude à l'industrie du camionnage. Ce mandat a récemment été réaffirmé au cours de la 71^e réunion générale annuelle de l'association qui s'est tenue à Montréal le 4 mars 1987. La direction a reçu un appui unanime en faveur des nouvelles dispositions contractuelles confidentielles dans les sections ferroviaire et routier; les nouvelles dispositions concernant l'arbitrage et la médiation relativement aux offres finales; les nouvelles dispositions d'accès concernant les prix de ligne concurrentiels; l'extension des limites de changement de voie et les droits de circulation en tête de ligne; l'abolition de l'établissement en commun des tarifs par les transporteurs et des critères d'aptitude pour les camionneurs dès janvier 1988.

L'association tient à réaffirmer au comité que les expéditeurs ont manifesté un appui général à ces mesures. En fait, sur les quelque 100 membres qui ont participé à la réunion annuelle, il n'y a eu aucune dissidence au cours du vote tenu sur ces questions.

Nous savons que la déréglementation constitue un changement profond et qu'elle soulève de graves inquiétudes dans l'esprit du public et du législateur. Au cours des trois dernières années, nous avons examiné tous ces aspects de façon très sérieuse. Nous nous sommes penchés sur la question des services aux collectivités éloignées, aux petits expéditeurs, que nous représentons, les effets sur l'emploi, la sécurité, la viabilité des chemins de fer, la concentration des entreprises, le détournement vers les ports américains et la concurrence dans le camionnage transfrontières. Chaque question a fait l'objet d'une étude et d'une réponse de la part des expéditeurs canadiens et a été soumise à un examen rigoureux du gouvernement depuis trois ans. Tout cela figure dans les procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports et dans les documents d'enquête Staggers de CCT mentionnés plus haut.

Il est bon que ces questions aient été soulevées et on y a répondu. La réponse dans tous les cas est la suivante: tout effet négatif résultant du changement serait largement compensé par ses effets positifs. Selon nous, le gouvernement prépare suffisamment bien la transition pour que les effets négatifs soient réduits au minimum. En fait, et on n'a pas soulevé cet aspect ce matin, un processus d'examen annuel s'appliquera pendant une période de cinq ans.

Toutefois, ce n'est la responsabilité ni du gouvernement ni des Canadiens de soutenir quelques compagnies de transport inefficaces et léthargiques qui ne veulent pas travailler dans un contexte concurrentiel. Franchement, nous avons peu de sympathie pour elles.

L'adoption du projet de loi C-19 donnera aux camionneurs canadiens 13 ans pour s'adapter, soit de 1980 à 1993. Tous nos membres, toutes les autres entreprises canadiennes doivent s'adapter à la situation qui est en constante évolution. Demandez aux producteurs de potasse, à l'industrie de la pêche, aux fabricants d'automobile. Ils doivent vendre sur la base des produits et des prix. Ils n'ont aucune garantie de vente à des prix élevés car le gouvernement restreint leur concurrence.

[Text]

On this point of concerns raised in regard to deregulation, permit us to say again we have dealt with them seriously, even when they have taken the form of distasteful tactics such as the use of the discredited prime-time CBS TV documentary *Killer Trucks* and unsubstantiated figures about job loss.

However, we have noticed in the past three years that, when one concern is shown to be invalid, the supporters of the status quo have always another one to bring forward. There is never a definitive list of concerns for the government to consider. There is always one more. We note that after three years of there being a focus on safety effects on deregulation in the U.S., recently it has been shifted to a slightly less immediately accessible area, namely, Australia.

The CITL would say to this committee that all reasonable study has been done, that all reasonable concerns have been addressed and accommodated. At this point, the issues being raised by those who oppose change are merely a form of special pleading by those with vested interests in retaining the status quo. Now is the time to act and pass the legislation into law.

With respect to Bill C-18, we call on this committee to recommend that Bill C-18 be passed by the House of Commons. Any amendments will seriously harm an integrated, balanced piece of legislation. We would bring to the special attention of the committee the provisions for competitive access, especially competitive line rates. Any changes whatsoever to competitive line rates will eviscerate the bill. We know well that the railways are not enamoured of them, but competitive line rates are absolutely necessary for competition in the rail mode, and competition is the underlying principle guiding this entire legislative initiative.

If you remove CLRs you have opted for retaining the railroads' monopoly power over captive shippers. If you accept CLRs, you have been consistent with your agreement to give the shippers the right of independent action. In other words, shippers can now buy in two stores. We would rather buy in three or four with respect to rail. A duopoly is only slightly better than a monopoly, but it is at least a little bit better.

We are on record as stating that the ability of Bill C-19 to promote a competitive climate in highway transport has been seriously hampered as a result of amendments made following the federal-provincial agreement of March 26, 1987. These changes extended the reverse-onus public interest test on entry from three to five years and removed the definition of public interest for that test. This was in effect an extension of regulatory powers; and in our view, regressive. Further, our position has been to call for "fitness only" as a test for entry on January 1, 1988; i.e., no additional reverse-onus public interest test.

We also recognize, however, that while the Government of Canada has shown leadership with regard to the trucking

[Traduction]

En ce qui concerne cette question relativement à la déréglementation, je me permets de vous dire que nous en avons examiné tous les aspects, même les tactiques douteuses comme la diffusion en période de point du documentaire *Killer Trucks* sur le réseau de télévision CBS, et la publication de chiffres non fondés concernant les pertes d'emplois.

Toutefois, nous avons noté depuis trois ans que dès qu'on démontre l'absence de fondement d'un argument, des partisans du statu quo en avancent un autre. La liste des préoccupations que doit examiner le gouvernement n'est jamais définitive. Il y en a toujours de nouvelles qui viennent s'y ajouter. Nous avons noté qu'après avoir étudié pendant trois ans les effets de la déréglementation sur la sécurité aux États-Unis, on a récemment soulevé la même question, mais dans une région plus éloignée, l'Australie.

La CITL est d'avis que toutes les études raisonnables ont été faites, que toutes les préoccupations raisonnables ont été examinées et qu'on y a répondu. Dans l'état actuel des choses, les arguments soulevés contre les changements sont tout simplement une forme particulière de plaidoyer de la part de ceux qui ont intérêt à conserver le statu quo. Il est maintenant temps de passer à l'action et d'adopter le projet de loi.

En ce qui concerne le projet de loi C-18, nous demandons à votre comité de recommander qu'il soit adopté par la Chambre des communes. Tout amendement nuira à son intégrité et à son équilibre. Nous signalons tout particulièrement à l'attention du comité les dispositions concernant l'accès à la concurrence, en particulier les prix de ligne concurrentiels. Toute modification à ces prix édulcorera le projet de loi. Nous savons bien que les chemins de fer ne sont pas enthousiastes, mais les prix de ligne concurrentiels sont absolument nécessaires à la concurrence dans les chemins de fer, et la concurrence est le principe dont s'inspire tout le projet de loi.

Si vous supprimez les tarifs ferroviaires communs, vous maintiendrez le monopole qu'exercent les chemins de fer sur les expéditeurs impuissants. Si vous les acceptez, vous respecterez votre engagement de donner aux expéditeurs le droit à l'indépendance. En d'autres termes, les expéditeurs auront maintenant la possibilité d'acheter dans deux magasins. Nous préférierions pouvoir acheter dans trois ou quatre dans le cas des chemins de fer. Un duopole n'est qu'une légère amélioration sur le monopole, mais c'est tout de même mieux.

Nous avons déclaré que la capacité du projet de loi C-19 de favoriser la concurrence dans les transports routiers a été gravement diminuée à cause des modifications apportées à la suite de l'accord fédéral-provincial du 26 mars 1987. Ces changements ont prolongé la durée d'application du critère de l'inversion du fardeau de la preuve dans l'intérêt public en le portant de trois ans à cinq ans, et ont supprimé la définition d'intérêt public. Il s'agit en fait d'une extension des pouvoirs réglementaires et, selon nous, cela constitue une mesure régressive. En outre, nous nous sommes prononcés en faveur de «critères d'aptitude seulement» à compter du 1^{er} janvier 1988, c'est-à-dire qu'il ne devrait y avoir aucun autre critère d'inversion du fardeau de la preuve dans l'intérêt public.

Toutefois, nous reconnaissons également que bien que le gouvernement canadien ait fait preuve d'initiative dans le sec-

[Text]

mode, the provincial governments have responded to local and narrow economic interests and have chosen to support the status quo. We recognize, therefore, both the initiative of the Government of Canada and to some degree the restrictions placed on it in this regard.

Faced with these realities, however, we call on this committee to recommend that Bill C-19, as passed by the House of Commons June 25, 1987, be passed without any changes whatsoever. We wish to stress that we will continue to work to ensure that open competition in highway transport is achieved as soon as possible.

We represent 450 companies. In addition, we are a member of the Coalition of Concerned Shippers. This is a coalition of 14 trade associations, whose members must buy transport services to conduct business. The coalition represents industries in all parts of the country and the uncounted jobs that depend on their economic health. For many companies, lower freight costs are necessary for survival, and the means of achieving that is competition.

You will be hearing from this collective group on the last day of the hearings as currently scheduled.

The coalition was formed in early 1986 and its mandate is restricted solely to ensuring that the following two measures are enacted: competitive line rates in the rail mode and fitness only as the entry test in the highway mode.

Through the coalition, Canadian shippers have been united. I would say that industry has never been more united on a transportation issue than this most important one before you now. They are consistent in calling on the Government of Canada to ensure that competition is introduced to the business of transportation.

We would ask that the committee honour any representations made to it by the coalition as part of the submission of the CITL.

Before thanking the committee and entertaining questions, we would conclude by reiterating our basic message today. While drawing your attention to the present imperfections of Bill C-19 and knowing that we will continue to achieve open competition, we feel that any delay is not in the best interests of the Canadian economy.

Therefore we will call on you to recommend to the Senate that it pass Bill C-18, as passed in the House of Commons, and Bill C-19 precisely as written and that it be done as expeditiously as possible. Thank you.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Mr. Chairman, this is a pretty strong message. You say you would prefer that the Senate had given third reading to the bills by this time. I guess you would have preferred us to have used a rubber stamp when the bill came from the other place and to have given it immediate passage. Is this right?

[Traduction]

teur du camionnage, les gouvernements provinciaux ont répondu à des intérêts locaux et limités et ont opté pour le statu quo. Nous reconnaissons par conséquent à la fois l'initiative du gouvernement canadien et, dans une certaine mesure, les restrictions dont cette initiative a fait l'objet.

Compte tenu de ces réalités, nous demandons à ce comité de recommander que le projet de loi C-19, adopté par la Chambre des communes le 25 juin 1987, soit adopté sans modification. Nous tenons à souligner que nous continuons de travailler pour assurer le plus tôt possible la libre concurrence dans le secteur des transports routiers.

Nous représentons 450 compagnies et nous sommes également membres de la Coalition of Concerned Shippers. Cet organisme regroupe 14 associations commerciales dont les membres doivent acheter les services de transport pour exercer leur profession. La coalition représente des industries de toutes les régions du pays ainsi que les multiples emplois qui dépendent de la vitalité économique de ces entreprises. De nombreuses sociétés comptent sur la réduction des frais de transport pour survivre, et la solution se trouve dans la concurrence.

Vous entendrez les témoignages de ce groupe le dernier jour des audiences, selon le calendrier.

La coalition a été formée au début de 1986 et son mandat vise uniquement à assurer que les deux mesures suivantes soient adoptées: des prix de ligne concurrentiels dans le secteur du transport ferroviaire et l'application des critères d'aptitude seulement au moment de l'entrée dans le secteur du transport routier.

La coalition permet aux expéditeurs canadiens d'unir leurs efforts. Je dirais que l'industrie n'a jamais été aussi unie au sujet d'une question ayant trait au transport qu'au sujet de celle dont vous êtes actuellement saisie. Elle persiste à demander au gouvernement du Canada de s'assurer qu'il y ait de la concurrence dans le secteur du transport.

Nous demandons au comité qu'il accepte toutes les représentations faites par la coalition comme faisant partie du témoignage de la ligue.

Avant de remercier le comité et de répondre aux questions, nous aimerions rappeler l'essence de notre message aujourd'hui. Nous attirons votre attention sur les lacunes de la version actuelle du projet de loi C-19 et nous continuerons de pratiquer la libre concurrence, mais nous estimons que tout retard dans l'adoption du projet de loi ne sert pas les intérêts de l'économie canadienne.

Nous vous demandons donc de recommander au Sénat qu'il adopte le projet de loi C-18, adopté par la Chambre des communes, et le projet de loi C-19, dans leur version actuelle, et de le faire le plus rapidement possible. Merci.

Le président: Monsieur le sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, le message est clair. Vous dites que vous aimeriez mieux que le Sénat ait déjà lu les projets de loi une troisième fois. J'imagine que vous auriez préféré que nous les entérinions automatiquement après leur adoption à l'autre endroit. Est-ce exact?

[Text]

Mr. Long: This is right. I do not want to answer too glibly. I think from a results-oriented point of view certainly shippers wanted passage of this bill.

Senator Graham: Do you consider this a worthwhile exercise or do you consider it a waste of time?

Mr. Long: No. As I said in my opening remarks, I think it is a continuation of dialogue that is necessary. I think all of the issues we identified are certainly important and significant to Canada. I think it is good that this hearing is going on.

It is just that at the start we felt really a travelling set of hearings, which we were addressing mainly in our initial letter, was not really in the best interests; through the CTC or through the federal government proper, we have had hearings coast to coast on this issue. I think this particular solution is probably the best one.

Senator Graham: On page 6 you say the league would like to reaffirm to the committee that support for enactment of these measures was overwhelming among shippers. You mentioned a special meeting you had, at which there were 100 members attending and there was not one dissenting vote. I understand you have files on individual members representing 450 companies.

Mr. Charles Norton, Chairman, Canadian Industrial Transportation League: Yes. First of all, I was introduced as the General Traffic Manager of Kraft, which I am, but my comments and remarks are made in my capacity as national chairman of the board of CITL. I just want to make this clear.

We may have 1,000 members. However, you can have more than one member in a company. For instance, in my own company we have five. However, only the principal member is allowed to vote on any issue.

Therefore the maximum amount of people who could answer these surveys would be 450. This is to be fair to the smaller shippers, because they could be overwhelmed by a company that had four or five members. This is how we solved the issue: the smaller shipper has as much voice as a larger shipper. In this way we work from the grass roots up.

Our original survey in 1983 was a mail survey addressed to those 450 members. I am not quite sure how many of those replied.

Mr. Long: It was a significant number. I do not have the response rate.

Mr. Norton: Our basic position was based on it. At our annual general meeting I asked for a show of support among the members present to make sure that the ones there were still on board with what we were trying to do. All there definitely showed a vote of support for our position as it was developed back in 1983 and continued. We have not changed it since 1983.

Senator Graham: When was the meeting?

[Traduction]

M. Long: C'est exact. Je ne veux pas répondre avec trop de désinvolture. Je pense qu'en terme de résultats, il est certain que les expéditeurs voulaient que le projet de loi soit adopté.

Le sénateur Graham: Considérez-vous que notre étude est utile ou qu'elle est une perte de temps?

M. Long: Non. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, je pense qu'elle est la poursuite d'un dialogue nécessaire. Toutes les questions que nous avons soulevées sont importantes pour le Canada. Il est bon, à mon avis, que ces audiences aient lieu.

Mais, au départ, la tenue d'audiences dans différentes localités du pays, dont nous parlions dans notre première lettre, n'était vraiment pas la meilleure solution; la Commission canadienne des transports et le gouvernement fédéral en ont tenues partout au pays à ce sujet. Je pense que cette solution est probablement la meilleure.

Le sénateur Graham: À la page 6, vous dites que la ligue veut rappeler au comité que les expéditeurs se sont prononcés massivement en faveur de l'adoption de ces mesures. Vous parlez d'une réunion spéciale que vous avez tenue, à laquelle il n'y a eu aucune dissidence parmi les cent membres présents. Je crois comprendre que vous avez des dossiers sur chacun des membres qui représentent 450 entreprises.

M. Charles Norton, président du conseil d'administration de la Canadian Industrial Transportation League: Oui. Premièrement, on m'a présenté comme étant le directeur du transport général chez Kraft, fonction que j'occupe effectivement, mais, aujourd'hui, je parlerai à titre de président national du conseil d'administration de la ligue. Je tenais simplement à faire cette précision.

Nous comptons peut-être 1,000 membres. Cependant, il peut y avoir plus d'un membre par entreprise. Par exemple, dans ma propre entreprise, nous en comptons cinq. Mais, seul le membre principal est autorisé à voter.

Par conséquent, pas plus de 450 membres peuvent répondre aux sondages. Il en est ainsi par question d'équité pour les plus petits expéditeurs qui pourraient être écrasés par les entreprises comptant 4 ou 5 membres. C'est ainsi que nous avons résolu le problème: les petits expéditeurs ont autant voix au chapitre que les plus importants. De cette façon, nous travaillons en tenant compte de la base.

Notre premier sondage, en 1983, s'est fait par courrier et s'adressait aux 450 membres. Je ne sais pas exactement combien ont répondu.

M. Long: Il y a eu beaucoup de réponses. Je n'ai pas le pourcentage.

M. Norton: La position que nous avons prise était fondée sur les réponses que nous avons reçues. À notre assemblée annuelle, j'ai demandé aux membres présents de m'indiquer s'ils appuyaient encore notre position pour m'assurer qu'ils étaient toujours d'accord avec ce que nous essayions de faire. Tous ceux qui assistaient à l'assemblée ont nettement manifesté leur appui en faveur de la position que nous avions prise en 1983 et que nous continuons de défendre. Nous ne l'avons pas changée depuis 1983.

Le sénateur Graham: Quand s'est tenue cette assemblée?

[Text]

Mr. Norton: It was on March 5 in Montreal.

Senator Graham: You said 100 attended.

Mr. Long: Yes, that is correct, at that particular juncture.

Senator Graham: I was referring to that and not to the survey you made earlier. You said 100 attended the meeting and there was not a dissenting vote.

Mr. Long: That is correct.

Senator Graham: It was at the annual meeting.

Mr. Long: Yes.

Senator Graham: It would leave roughly 350 other members of your organization. Do you consider they are unanimous in their support for the legislation?

Mr. Long: Yes, based on the survey conducted earlier, I do.

Senator Graham: When was the survey conducted?

Mr. Long: The survey was done in 1984 and 1985.

Senator Graham: It was before this legislation saw the light of day.

Mr. Long: That is correct. Luckily it put us in a very good position to respond to some of the issues the government was dealing with. We had the support of our members before that and this was a reaffirmation in March of 1987.

Senator Graham: Mr. Chairman, I apologize for this detail. To your knowledge no members of your organization are opposed to any part of this bill.

Mr. Long: No, not to my knowledge. Nobody has ever written to the association saying he totally disagrees with the position the association is taking.

Mr. Norton: We have a compromise position which was developed from the survey. It is not an elite group of 8 or 10 people who put our position together. It is the grass-roots membership building up. I can assure you a lot of debate went into our position, both at our district level where they have meetings and at our national level.

Senator Graham: On page 8 you refer to irresponsible figures about job loss. Would you care to elaborate on that?

Mr. Long: I feel that in this business of putting forward positions you hear some groups saying there is job creation and other groups, quoting another study, saying there is job loss.

In the American experience I think we have tried to look at some of the statistics the general accounting office of the United States has been offering. We feel it is probably a fairly objective source of data and might be analogous to having Kenneth Dye look at statistics to make sure they are valid. Anytime they have their hands involved in data, it seems the position they have painted is a fairly positive one in terms of the impact of deregulation.

To be more specific, I think if you are looking at safety in terms of the trucking mode, the data seem to show there has

[Traduction]

M. Norton: Le 5 mars, à Montréal.

Le sénateur Graham: Vous dites que 100 membres y ont assisté.

M. Long: Oui. Le nombre est exact pour cette assemblée.

Le sénateur Graham: Je parlais de cette assemblée et pas du sondage que vous aviez fait auparavant. Vous dites que 100 membres ont assisté à l'assemblée et qu'il n'y a eu aucun dissident.

M. Long: C'est exact.

Le sénateur Graham: C'est ce qui s'est passé à l'assemblée annuelle.

M. Long: Oui.

Le sénateur Graham: Il reste donc environ 350 membres. Considérez-vous qu'ils sont unanimes à appuyer le projet de loi?

M. Long: Oui, d'après l'enquête effectuée plus tôt, je le pense.

Le sénateur Graham: Quand le sondage a-t-il été fait?

M. Long: En 1984 et en 1985.

Le sénateur Graham: C'était avant que le projet de loi soit déposé.

M. Long: C'est exact. Heureusement, nous sommes trouvés très bien placés pour répondre à certaines des questions que le gouvernement étudiait. Nos membres nous avaient donné leur appui et ils nous l'ont confirmé en mars 1987.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je m'excuse pour cette précision. Autant que vous sachiez, aucun membre de votre organisme ne s'oppose à l'une et l'autre des parties de ce projet de loi.

M. Long: Non, pas à ma connaissance. Personne n'a jamais écrit à l'association pour dire qu'il était en désaccord complet avec la position qu'elle a prise.

M. Norton: Nous avons adopté une position de compromis à la suite du sondage. Ce n'est pas un petit groupe de huit ou dix personnes qui a élaboré notre point de vue. Ce sont les membres de la base. Je peux vous assurer que nous en avons beaucoup débattu, tant à l'échelle des districts, qui tiennent des assemblées, qu'à l'échelle nationale.

Le sénateur Graham: À la page 8, vous parlez de chiffres douteux au sujet des pertes d'emploi. Pourriez-vous préciser?

M. Long: J'estime qu'à ce sujet, on entend des groupes dire que des emplois seront créés et d'autres groupes, citant une autre étude, dire qu'il y aurait des pertes d'emploi.

Je pense que nous avons essayé d'examiner des statistiques que le bureau de la comptabilité générale des États-Unis a produites. Nous estimons que c'est probablement une assez bonne source de renseignements et qu'elle est comparable aux études de vérification que M. Kenneth Dye pourrait faire. Chaque fois que le bureau produit des données, la position prise semble décrire de façon assez positive l'incidence de la déréglementation.

Pour être plus précis, si l'on examine la question de la sécurité dans le transport routier, les données semblent indiquer

[Text]

been a decline in big truck accidents since 1980. I think there was a one-year blip in 1984 which nobody has been able to explain, but in the main there has been a reduction of large truck accidents. Rail is unequivocal over a period of six years. There has been a steady decline in accidents. There is no question about it.

Senator Graham: On page 10 you say that the Government of Canada has shown leadership and, while that is so, the provincial governments have responded to local and narrow economic interests and have chosen to support the status quo. Do you feel provincial governments have a role in transportation legislation of this kind?

Mr. Long: Yes, I think they do. I used to work for a provincial government a few years ago. I think they are fairly well positioned to put forward some of the interests of the local constituency.

Senator Graham: Do you think they have a role to protect regional interests, which you defined as narrow?

Mr. Long: Yes, I do. I think when we are dealing with an issue such as highway transportation, we are trying to deal with it on this level-playing field. Having consistent rules with the rail mode, which is under federal jurisdiction, sometimes it is very difficult to get agreement among 10 different parts on certain aspects of deregulation or anything respecting transportation. I honestly believe it has been the factor that has slowed down the process.

Senator Graham: It is not the Senate; it is the provincial governments.

Mr. Long: I think that is correct. I think we were looking forward to freeing up entry with the trucking mode. A federal-provincial meeting occurred in March, which caused the current Bill C-19 to come forward with a five-year hiatus with this reverse-onus principle.

Senator Graham: Amendments that were made to the bill—and some of them were made on recommendations of provincial governments—do you think they contributed positively to the bill?

Mr. Long: Very frankly, Senator Graham, I have attended a number of CCMTA meetings—this is the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, which advise Ministers responsible for transportation and premiers on trucking policy, and I think that body is made up a lot of the regulators. When you ask the regulators if they are interested in deregulating, you will get a very likely answer. I think this is what has happened, seriously, to that whole review.

It would have been tantamount, if I may, to asking the CTC to review whether or not this current piece of legislation should be in place. I think that is really the difficulty you have. In that sphere, you have regulators commenting on deregulation whereas in the other sphere, a different approach was taken.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

qu'il y a une diminution des gros accidents de camions depuis 1980. En général, à part l'exception de 1984, que personne ne peut expliquer, il y a eu une réduction des gros accidents de camions. Pour ce qui est du transport ferroviaire, la situation est la même depuis six ans. Il y a eu une baisse constante du nombre d'accidents. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le sénateur Graham: À la page 10, vous dites que le gouvernement du Canada a pris l'initiative, mais que les gouvernements provinciaux ont répondu aux intérêts régionaux et économiques restreints et ont choisi de maintenir le statu quo. Estimez-vous que les gouvernements provinciaux ont un rôle à jouer dans les cas de mesures législatives sur les transports comme celle-ci?

M. Long: Oui, je pense que oui. J'ai déjà travaillé pour un gouvernement provincial il y a quelques années. Je pense qu'ils sont assez bien placés pour faire valoir certains des intérêts de leurs commettants.

Le sénateur Graham: Pensez-vous qu'ils ont un rôle à jouer pour protéger les intérêts régionaux que vous avez définis comme restreints?

M. Long: Oui, je le pense. À mon avis, dans le cas d'une question comme le transport routier, nous essayons de régler le problème à ce niveau. Avec des règles uniformes dans le secteur ferroviaire, qui est de compétence fédérale, il est parfois très difficile d'obtenir le consentement de dix régions différentes à propos de la déréglementation ou tout autre aspect concernant le transport. J'estime honnêtement que c'est un facteur qui a ralenti le processus.

Le sénateur Graham: Ce n'est pas attribuable au Sénat, mais aux gouvernements provinciaux.

M. Long: Je pense que c'est juste. Nous sommes impatients de libéraliser l'accès au secteur du camionnage. Une conférence fédérale-provinciale s'est tenue en mars qui a fait que le présent projet de loi C-19 prévoit un hiatus de cinq ans avec le transfert de compétence.

Le sénateur Graham: Pensez-vous que les amendements apportés au projet de loi—dont certains ont été recommandés par les gouvernements provinciaux—sont constructifs?

M. Long: Franchement, monsieur le sénateur, j'ai assisté à un certain nombre des réunions de la Conférence canadienne des services de transports motorisés, qui conseille des ministres chargés des transports et les premiers ministres provinciaux au sujet de la politique sur le camionnage, et je pense que cet organisme réunit beaucoup de responsables de la réglementation. Quand on leur demande s'ils sont intéressés à la déréglementation, ils répondent tous à peu près la même chose. À mon avis, c'est ce qui est arrivé tout au long de cette étude.

Si je peux me permettre de faire cette comparaison, cela revient à demander à la CCT de se prononcer sur l'existence de ce projet de loi. Voilà je pense la difficulté à laquelle vous vous heurtez. Dans ce secteur, il y a des responsables de la réglementation qui se prononcent sur la déréglementation tandis que dans un autre, la méthode d'approche est différente.

Le sénateur Graham: Merci monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: I would like to ask if it would be fair to conclude that you are talking principally in your presentation about the trucking mode. I ask that question because of your response just now to Senator Graham and because on page 8 of your presentation you talk about propping up a few inefficient, lethargic transport companies that are unwilling or unable to begin to work in a competitive business environment.

You go on to say that truckers in Canada have had 13 years to adapt, so it is principally the trucking aspect of transportation you are talking about here. Is that correct?

Mr. Long: It is to say also very, very strongly and importantly in our brief that we agree with the amendments being made with respect to the rail mode.

If I may, Senator; as I have sat in on these hearings, I think a major issue that has been discussed, and you have brought up some very good questions on it, is the issue of the viability of the railways throughout this whole process.

I think if I wanted to seek sort of the truth in that area, I might not ask the CITL or I might not even ask the railroads. What I might do is go to an objective group of investment houses in Toronto and ask them whose livelihood is at stake in terms of making accurate predictions about the commercial viability of undertakings.

I would like to just, if I may, share with you some of the information we have received and I have not seen any major financial posts predict doom and gloom for CP Rail.

Let me tell you what Bache Securities said in January of 1987. They now go under the name of Bache Prudential, I believe.

We recommend aggressive purchase of Canadian Pacific shares based on a basic earnings recovery and the expected benefits of a major asset restructuring already begun and under way. We rate the stock two to one.

Now, if I can continue with this report where it becomes very germane to the issues here:

Railway competition features.

And I would like to say that this review and analysis was done in full view of Bill C-18.

Several amendments that are likely to become law will increase railway competition. The issues here are complex. Provisions such as joint line running rights, agendas for abandoning uneconomic rail lines, etc., are some of the major ones. We think that as a consequence, Canadian rail companies will have greater, but still measured, leeway to rationalize and reduce their rail plans.

The report goes on to say—and this is a very important piece of information about CP Rail which was not brought up the morning. It says:

[Traduction]

Le président: Monsieur le sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: J'aimerais savoir s'il est juste de dire qu'il est surtout question, dans votre exposé, du secteur du transport routier. Je pose cette question à la suite de la réponse que vous venez de donner au sénateur, monsieur Graham, et parce qu'à la page 8 de votre mémoire, vous parlez de renflouer quelques entreprises inefficaces qui ne veulent ou ne peuvent pas jouer le jeu de la concurrence.

Vous poursuivez en disant que les camionneurs au Canada ont eu 13 années pour s'adapter; donc, c'est surtout du camionnage dont il est question ici. Est-ce exact?

M. Long: C'est pour affirmer avec beaucoup d'insistance dans notre mémoire que nous approuvons les modifications apportées dans le secteur du transport ferroviaire.

Si je peux me permettre, monsieur le sénateur, aux audiences auxquelles j'ai assisté, un sujet dont on a beaucoup discuté, et à propos de laquelle vous avez posé de très bonnes questions, est celui de la viabilité des compagnies de chemin de fer dans tout ce processus.

Je pense que si je voulais obtenir certaines certitudes dans ce domaine, je ne poserais pas de questions à la ligue ni aux compagnies de chemin de fer. Je m'adresserais à un groupe objectif de sociétés d'investissement de Toronto et je leur demanderais de faire des prédictions sur la viabilité commerciale des entreprises.

J'aimerais partager certains des renseignements que nous avons obtenus et, d'après ce que j'ai vu, aucun grand service financier ne prédit la ruine de CP Rail.

Permettez-moi de vous indiquer ce que Bache Securities a prédit en janvier 1987. Je pense que leur raison sociale est maintenant Bache Prudential.

Nous recommandons vivement l'achat des actions de Canadien Pacifique en fonction de la reprise des gains et des avantages excomptés des profits de la restructuration des actifs en cours. Nous cotons les actions deux à un.

Je peux continuer avec ce rapport qui est très à propos avec ce dont il est question ici:

Aspects concernant la concurrence dans le domaine ferroviaire.

Et j'aimerais dire que cette étude a été faite en tenant compte du projet de loi C-18.

Plusieurs amendements qui seront probablement adoptés augmenteront la concurrence dans le domaine ferroviaire. Les questions en jeu sont complexes. Les dispositions comme celles concernant les droits de circulation et l'usage commun des voies et les échéanciers sur l'abandon de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer sont parmi des plus importantes. Nous pensons qu'en conséquence les compagnies ferroviaires canadiennes auront plus de latitude, même si elle sera encore contrôlée, pour rationaliser et réduire leurs plans ferroviaires.

Le rapport poursuit en indiquant—et c'est un renseignement très important au sujet du CP Rail qui n'est pas née d'hier. On dit:

[Text]

CP Rail's \$600-million Rogers Pass expansion in western Canada continues to penalize earnings. The project is slated for completion in 1988. At that point, significant operating cost savings accrue to the rail company. Fuel and equipment costs decline due to lower inclines and increased capacity.

They base their conclusion on winning back transporter traffic from trucking—that is across to the United States—based on the allowance of confidential contracts, which this bill allows.

It goes on to say that Canadian Pacific capital expenditures will have peaked in 1986. That fact is primarily attributable to the slowing of funding requirements for the Rogers Pass expansion. Overall, we forecast that capital expenditures will decline to below \$400 million in 1987, followed by further declines to an eventual ongoing level of \$325 million in 1989. They in fact predict that, for the first time in a long time, CP Rail will be in a cash surplus position by 1988, and they base that report, their statement to buy CP Rail, on that.

I do not want to take up too much of the time of the committee, but McLeod Young Weir supports that. It says that if CP Rail's 1986 fourth-quarter profit momentum can be maintained in the first half of 1987, even with a more modest second half, the rail division's results could be as much as \$50 million to \$55 million, or about 18¢ higher than our estimate for 1987. Furthermore, we are not taking into consideration the possibility of any additional restructuring in 1987.

As recently as yesterday in *The Financial Post* there was an article that said for its part, CP may be at the end of its current bout of divestments, and analysts think management will focus on beefing up return on assets still in the stable, namely forest products, steel, rail and real estate. An analyst of Nesbitt Thompson Deacon says that they will be asking themselves what the most efficient way to run things is. They will be shifting from the liabilities to the asset side of the ledger.

Financial houses are saying that in light of Bill C-18 people should buy CP Rail.

Senator MacDonald: And recommending to buy CN.

Mr. Long: Not yet.

Senator Stewart: I did not hear very much, I heard some, in what you read that focused directly on the rail part of CP Rail. It is a big basket, but there is some in there. The Rogers Pass is certainly relevant to the rail part of the company.

One of the things that CP Rail emphasized today was trans-border competitive line rates. They contend that they will be competing with American railway companies which do not have this feature. I gathered that they might be reasonably happy with an amendment that would strike out not competi-

[Traduction]

Les travaux de 600 millions de dollars que CP Rail effectue dans le col Rogers, dans l'Ouest du Canada, continuent de nuire aux profits. Les travaux doivent se terminer en 1988. A ce moment-là, des économies importantes seront réalisées par l'entreprise. Les coûts de carburant et de matériel diminuent entre autres en raison de sa capacité accrue.

La firme base ses conclusions sur le fait qu'il sera possible de soustraire au camionnage le trafic transfrontalier—c'est-à-dire, qui passe par les États-Unis—étant donné que ce projet de loi autorisera les contrats confidentiels.

Elle affirme ensuite que les dépenses de capital du Canadien Pacific auront atteint leur point culminant en 1986. Ce fait est essentiellement attribuable à une diminution des besoins de fonds pour l'extension du col Rogers. Dans l'ensemble, nous prévoyons que les dépenses de capital se situeront en-deçà de 400 millions de dollars en 1987 et qu'il y aura par la suite des baisses supplémentaires, leur niveau se situant aux alentours de 325 millions de dollars après 1989. Elle prédit en fait que pour la première fois depuis longtemps le CP aura une balance excédentaire en 1988 et c'est ce par quoi explique la décision d'acheter des actions de la société.

Je ne voudrais pas trop empiéter sur le temps du comité, mais la McLeod, Young Weir est d'accord avec ces chiffres. D'après elle, si les profits réalisés au cours du quatrième trimestre de 1986 peuvent être maintenus au cours du premier semestre de 1987, même en supposant des rentrées plus modestes durant le second semestre, les recettes de la division du transport par rail pourraient atteindre 50 à 55 millions de dollars ou être 18 fois plus élevées que nous ne l'avions prévu pour 1987. En outre, nous n'avons pas tenu compte de la possibilité d'une nouvelle restructuration en 1987.

Pas plus tard qu'hier, *The Financial Post* a publié un article selon lequel le CP pourrait enfin pouvoir remonter la pente, et les analystes croient que la direction cherchera à rentabiliser ses investissements dans les secteurs plus stables, c'est-à-dire les produits forestiers, l'acier, le rail et l'immobilier. Un analyste de la Nesbitt Thompson Deacon pense qu'elle se demandera quelle est la façon la plus efficace d'administrer. Elle passera du passif à l'actif.

Les sociétés financières affirment qu'à la lumière du projet de loi C-18, les gens devraient investir dans le CP.

Le sénateur MacDonald: Et recommandent d'investir dans le CN.

M. Long: Pas encore.

Le sénateur Stewart: Une partie de ce que vous avez dit concerne directement la division du transport par rail de la société ferroviaire CP. Ses activités sont variées, mais le transport par rail en fait partie. Le col Rogers intéresse sûrement la division du transport par rail de la société.

L'une des choses sur lesquelles la société ferroviaire CP a insisté aujourd'hui est un prix de ligne concurrentiel pour le transport transfrontalier. Elle soutient qu'elle fera concurrence aux sociétés ferroviaires américaines qui ne jouissent pas de la même possibilité. J'ai cru comprendre qu'elle ne verrait pas

[Text]

tive line rates as a whole, but transborder competitive line rates. I know that you are firmly committed to every comma in the bill, but such an amendment would not seriously damage the bill in your view, is that correct?

Mr. Long: It would seriously damage the bill.

Senator Stewart: Notwithstanding that the American situation is not reciprocal, it is not a level-playing field insofar as transborder competitive line rates are concerned.

Mr. Long: I would like to address that issue, which has been discussed as well. I think the federal government is trying to make the playing field level with the existing legislation. It is a different transportation infrastructure. We do not have a canal from Churchill going through Winnipeg with a nine-foot draft going down the spine of our country as they do in the United States. They have the Mississippi system and they have a much better, complete interstate highway system and a number of rail carriers.

In my view, what the government is trying to do is to make it more competitive from a shipper's standpoint by adding these opportunities for competitive access. I think we are passed the glamour and romanticism of the system-building era of the railroad and now it is time to look at the use of the railway system, and I think what the government is trying to do is to make it more competitive and make it more level from a shipper's standpoint.

Senator Stewart: You seem to be asserting that what is good for shippers is good for Canada. If that is not true, what are the exceptions? That is your position; what is good for shippers is good for Canada. If that is not true, tell us how it needs to be modified.

Mr. Long: We were also, as were the previous shipper group that appeared before you, very, very concerned about the viability of the railway system. It has to be balanced. You have to be sure that the railway system will be here for the next 10 years to serve shippers. I think we have convinced ourselves of that through reviewing various financial reports, etc.

One issue I would like to bring up, which again has not been mentioned, is that there are U.S. rail lines in Canada to which shippers are captive. There is the C & O Railway around Sarnia. There is the BN Railroad in British Columbia. There is in fact an opportunity there for CP and CN to win traffic off those lines that are captive to the U.S. railroads in Canada.

We talk about a loss of \$10 million; it started out at \$2 billion. That was the initial opening volley in the hearings by the railroads before. Then it moved down, through an objective consultant's study, to about \$100 million. That did not take into account the traffic they would win back through confidential contracts and did not take into account what I have just

[Traduction]

d'un trop mauvais œil un amendement qui éliminerait non pas les prix de lignes concurrentiels dans leur ensemble, mais des prix de lignes concurrentiels pour le transport transfrontalier. Je sais que vous tenez à chaque virgule de ce projet de loi, mais, à vos yeux, un tel amendement ne nuirait pas vraiment au projet de loi. Ai-je raison?

M. Long: Au contraire.

Le sénateur Stewart: Même s'il n'y a pas réciprocité aux États-Unis, il reste que les règles du jeu ne sont pas équitables en ce qui concerne les prix de lignes concurrentiels pour le trafic transfrontalier.

M. Long: J'aimerais aborder cette question dont il a également été discuté. Je pense que le gouvernement fédéral cherche à ce que les règles du jeu soient équitables avec la loi actuelle. Il s'agit d'une infrastructure de transport différente. Il n'y a pas de canal, de Churchill à Winnipeg, qui se rende au cœur du pays comme c'est le cas aux États-Unis. Là, il y a le Mississippi, un réseau de transport routier supérieur au nôtre et un certain nombre de transporteurs ferroviaires.

À mon avis, ce que le gouvernement essaie de faire, c'est de mousser la concurrence du point de vue des expéditeurs en offrant ces possibilités pour un accès concurrentiel. Je pense que l'époque fascinante et romantique de la construction de la voie ferrée est révolue et que le temps est maintenant venu d'examiner comment elle pourrait être utilisée et, à mon avis, ce que le gouvernement cherche à faire, c'est de rendre la situation plus concurrentielle et plus équitable pour les expéditeurs.

Le sénateur Stewart: Vous semblez affirmer que ce qui est bon pour les expéditeurs l'est également pour le Canada. Si tel n'est pas le cas, quelles sont les exceptions? C'est votre avis, n'est-ce? Ce qui est bon pour les expéditeurs est bon pour le Canada. Si cela n'est pas vrai, dites-nous quelles sont les modifications qui s'imposent.

M. Long: Nous étions très très préoccupés, comme le groupe précédent d'expéditeurs qui a témoigné devant vous, de la viabilité du système de transport ferroviaire. Il doit y avoir équilibre. Il faut nous assurer que le système de transport ferroviaire existera au cours des dix prochaines années pour desservir les expéditeurs. Nous nous en sommes convaincus en examinant divers rapports financiers, etc.

Il y a une question que j'aimerais soulever et qui n'a pas encore été abordée, et c'est qu'il y a des lignes de chemin de fer américaines au Canada dont les expéditeurs sont captifs. Je pense à la C & O Railway autour de Sarnia. Il y a aussi la BN Railroad en Colombie-Britannique. En fait, il y a là une possibilité pour le CP et le CN d'accaparer le trafic sur ces lignes qui sont captives des sociétés ferroviaires américaines au Canada.

Nous parlons d'une perte de 10 millions de dollars; elle était au départ de deux milliards. C'était auparavant l'entrée en matière des sociétés ferroviaires au cours des audiences. Puis, ce chiffre a baissé grâce à une étude objective d'un groupe d'experts-conseils à environ 100 millions de dollars. Il ne tenait pas compte de la clientèle que les sociétés iraient chercher

[Text]

mentioned, in terms of taking traffic that is captive to U.S. railroads. I do not want to sound glib, but \$10 million, which we have now recently heard, is a very small amount of money in the total context.

Senator Stewart: On the assumption that what is good for shippers is good for Canada, are you not paying too much respect to the past when you say that the railway companies must remain viable?

When we think of the railway companies we think of the railway to the west, which was the CP, and we think of the CN, which was put together as the result of the failure of various ocean-to-ocean ventures. As we move into the world of North American free trade, of course there will be a certain amount of shipping, let us say from the prairies through the port of Vancouver and the port of Prince Rupert. There will be a certain amount of shipping through the lakes and down the St. Lawrence, but is it not almost inevitable that there will be a great increase in north/south shipment? That is where the majority of the Canadian shippers, not the big bulk shippers, will be concentrating their attention, and the day of the two great railways binding the country together from east to west, from ocean to ocean, and other glorious language is over. The day has come when shipping is going to be the dominant consideration and shipping will be either highly localized, let us say, within what is called "The Golden Horseshoe" or will be north and south.

Is that not the model we should be looking forward to?

Mr. Long: I can give you a preference. I would hope not, but I think the current reality is that the trade flows are clearly north/south. Not all of them are, but—

Senator Stewart: That will be increasingly the case, will it not? Is that not the point?

Mr. Long: I am not really sure. It is funny, I will say very candidly. I view the league as a microcosm of Canada. We have members who are for free trade and members who are dead set against it.

If I can try to connect that, I think in dealing with transportation it is a bit indirect to make any connection with trade. Canada is going to need an efficient transportation system in any event, whether we opt for free trade or not. In terms of selling abroad and overseas we need a very efficient transportation system. I would get on with this legislation and let the free trade talks continue.

Senator Stewart: What is to be the efficient transportation system has to fit the market in which the shippers are shipping. If we are going to be shipping in an increasingly North American market, then the transportation companies will have to adjust to that.

It is fairly easy for the truckers to adjust, but it is rather different for the railway companies. They have great bands of railroads across vast northern reaches of this continent. You are the one who brought up the maintenance of our railways. Is that not an excessive adoration for the past, a past that will

[Traduction]

grâce aux contrats confidentiels ni de ce que je viens de mentionner en ce qui concerne le trafic actuellement captif des sociétés ferroviaires américaines. Au risque de passer pour un beau parleur, je dirais que cette somme de 10 millions de dollars, dont nous avons entendu parler récemment, est minime dans le contexte global.

Le sénateur Stewart: En supposant que ce qui est bon pour les expéditeurs l'est également pour le Canada, n'est-ce pas vivre dans le passé que de dire que les sociétés ferroviaires doivent demeurer viables?

Lorsqu'on pense aux sociétés ferroviaires, on pense à la voie ferrée vers l'Ouest, qui était le CP, et on pense également au CN qui a vu le jour à la suite de l'échec de diverses entreprises d'un océan à l'autre. À l'ère du libre-échange en Amérique du Nord, il y aura bien entendu un certain trafic, disons des Prairies jusqu'au port de Vancouver et au port de Prince Rupert. Il y aura également un certain nombre d'expéditions sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, mais n'est-il pas également évitable qu'il y ait augmentation du trafic nord-sud? C'est sur ce couloir que la majorité des expéditeurs canadiens, non pas les gros expéditeurs de marchandise en vrac, concentreront leur attention. L'ère des deux grandes sociétés ferroviaires reliant le pays d'est en ouest, d'un océan à l'autre, est révolue. Le jour est venu où les expéditions seront la considération dominante et où soit, qu'elles seront très localisées, disons à l'intérieur de ce qui est applé le «Golden Horseshoe» soit qu'elles se feront entre le nord et le sud.

N'est-ce pas le modèle que nous devrions envisager?

M. Long: Je peux vous donner une préférence. J'aurais aimé le contraire, mais je pense qu'actuellement les échanges se font clairement entre le nord et le sud. Pas tous, mais—

Le sénateur Stewart: Ce sera de plus en plus le cas, n'est-ce pas? N'est-ce pas là que le bât blesse?

M. Long: Je ne suis pas certain. C'est drôle, n'est-ce pas? Je considère la ligue comme un microcosme du Canada. Nous avons des membres qui sont en faveur du libre-échange et d'autres qui s'y opposent à corps perdu.

Si vous me permettez de vous donner mon avis, je vous dirais que le lien entre le transport et le commerce est plutôt indirect. Le Canada aura besoin d'un réseau de transport efficace quoi qu'il en soit, que nous options ou non pour le libre-échange. Pour vendre à l'étranger, nous devons avoir un réseau de transport très efficace. Je m'occuperais personnellement du projet de loi qui nous intéresse et je laisserais les pourparlers sur le libre-échange se poursuivre.

Le sénateur Stewart: Mais un système de transport efficace doit être conçu en fonction du marché sur lequel les expéditeurs expédient. Si les expéditions doivent se faire de plus en plus sur un marché nord-américain, les sociétés de transport devront se faire à la situation.

Il est assez facile aux camionneurs de s'ajuster, mais les choses sont plutôt différentes pour les sociétés ferroviaires. Elles ont de nombreuses voies ferrées sur de vastes étendues dans le nord de ce continent. C'est vous qui avez soulevé la question de l'entretien de nos voies ferrées. N'est-ce pas que de vivre excès-

[Text]

become increasingly irrelevant as the years go by if free trade goes through?

Mr. Long: I think our position throughout this debate has been a more balanced one. We have been somewhat critical of the homage being paid to what I call the system-building era and the national dream. It is important to our fabric and culture; there is no question about it. Yet there has to be a balance now. The system is mature. As you have indicated, the issue of the day is really trade, and transportation is a function of trade by definition.

Senator Stewart: Therefore free trade, if it follows, will have a considerable impact on our transportation requirements.

Mr. Long: It will have an impact, but again I would say that regardless of where we go with free trade we had better have a more efficient transportation system in place.

Senator Stewart: I concede that, but what will be an efficient transportation system for one economic situation is not necessarily an efficient transportation system for another.

Mr. Long: Possibly.

The Chairman: Honourable senators, we are running a bit late.

Senator MacDonald: Could I have a couple of short questions?

How many of your members would you consider as being clearly defined as captive?

Mr. Norton: Most people think of the captive shipper as being some poor little guy who does not have any clout with the railroads. In reality, it is the huge shippers of potash and coal and iron. I would venture a guess of about 15.

Mr. Long: On the issue of captivity, this is another issue that has been around for a long time, going back for a decade. I guess the railway's favourite tactic before regulatory hearings was to grill somebody and ask: What is your definition of a captive shipper? There are captive shippers, believe me.

They can be captive for one of two reasons. One reason would be engineering reasons. We have a member in combustion engineering building big boilers. They build them in many locations throughout Canada, including places such as Point Tupper and Langan, Nova Scotia. They ship 90-foot panels on 89-foot rail cars. You cannot possibly move that over the highway. It is impossible. That is a physical form of captivity. With respect to economic forms of captivity, try to move Alberta coal in trucks over the Rocky Mountains to Roberts Bank. The highway system through the Rockies would become a conveyor belt of trucks, and the rates would be absolutely sky high.

[Traduction]

sivement dans un passé qui aura de moins en moins à voir avec l'avenir à mesure que passeront les années si le libre-échange devient réalité?

M. Long: Je pense que nous avons cherché tout au long de ce débat à maintenir un juste équilibre. Nous avons un peu critiqué l'hommage rendu à ce que j'appelle l'ère des bâtisseurs et au rêve national. Cela est important pour notre culture; il n'en fait aucun doute. Cependant, nous devons chercher aujourd'hui à atteindre un certain équilibre. Le système a mûri. Comme vous l'avez dit, la question à l'ordre du jour est le commerce, et le transport, par définition, est fonction du commerce.

Le sénateur Stewart: Donc, le libre-échange, s'il se matérialisait, aurait une incidence considérable sur nos besoins en matière de transport.

M. Long: Oui, il en aurait une, mais je tiens à dire une fois de plus que peu importe ce qui advient du libre-échange, il serait préférable que nous ayons en place un réseau de transport plus efficace.

Le sénateur Stewart: Je l'admets, mais ce qui sera un réseau de transport efficace pour une situation économique particulière ne le sera pas nécessairement pour une autre.

M. Long: C'est possible.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes un peu en retard.

Le sénateur MacDonald: Pourrais-je poser quelques brèves questions?

Combien de vos membres considéreriez-vous comme véritablement captifs?

M. Norton: La plupart des gens, lorsqu'ils pensent à l'expéditeur captif, s'imaginent un pauvre petit entrepreneur qui n'a aucune chance contre les sociétés ferroviaires. En réalité, il s'agit de gros expéditeurs de potasse, de charbon et de fer. Je dirais à peu près 15.

M. Long: La question de la captivité revient depuis longtemps, je dirais depuis une dizaine d'années. La tactique favorite des sociétés ferroviaires témoignant devant des organismes de réglementation a toujours été de mettre quelqu'un en boîte et de demander: quelle est votre définition d'un expéditeur captif? Les expéditeurs captifs existent, croyez-moi.

Ils peuvent être captifs pour une ou deux raisons. Ce pourrait être pour des raisons techniques. Nous avons parmi nos membres un expéditeur qui s'occupe de génie de la combustion et qui fabrique de grosses chaudières. Il en construit dans de nombreuses régions du Canada, y compris à des endroits comme Point Tupper et Langan en Nouvelle-Écosse. Il expédie des panneaux de 90 pieds dans des wagons en mesurant 89. Il lui serait impossible d'expédier par la route. Il s'agit d'une forme physique de captivité. Pour ce qui est de ses formes économiques, essayez de vous imaginer le transport du charbon de l'Alberta par camion au-delà des Montagnes Rocheuses jusqu'à Roberts Bank. La route qui traverse les Rocheuses deviendrait une chaîne de camions et les tarifs seraient astronomiques.

[Text]

There are many captive shippers, and as Mr. Norton has indicated, a lot of them are very big shippers.

Senator MacDonald: I think we are running out of time. I was just wondering whether you wanted to comment on it. CN keeps coming back to support their original indications of loss, supporting their estimates of a minimum \$1 billion revenue loss over 1987 to 1991. I suppose you would have no other option but to say that you dispute the figures in light of the stuff that CP... or that we have a different cat.

Mr. Long: There were two separate studies commissioned by the federal government and they both projected the loss at around \$100 million. It did not take into account the traffic they would gain through confidential contracts, as well as the fact that they would gain some of that traffic back from shippers who are captive to U.S. lines in Canada. We have heard \$10 million. It is potentially in that neighbourhood. It could go the other way, too.

Senator MacDonald: Yes. The third comment I want to make is a slightly different one and that is on Bill C-19, where I detect your impatience. When you consider that you are dealing, as you said, with all the provincial governments in matters of trying to get agreements and reverse onus, it would be a little bit impractical to expect that just because I have a licence from the Ontario highway so and so, I could be rushed down by January 1, 1988, hand it to the Public Utilities Board of Nova Scotia and be in the trucking business. You have to allow for a phasing-in period, to which Senator Graham referred.

Mr. Norton: If I can just make a comment, I have personal experience talking about going from Quebec to the Maritimes. It took us two years to get a carrier licensing when the other carriers involved would in fact not quote on all the points, only the points that suited them. We really did not have a carrier that could service all our points and it took just under two years and four different boards.

That is why most shippers are really anxious to see fitness only. It is quite a time lag.

The Chairman: Senator Davey.

Senator Davey: I will defer because of time, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you mind if we take a recess of about five minutes?

The Chairman: Resume your seats, please. The meeting resumes.

We now have the Canadian Chemical Producers' Association with Mr. Jean M. Bélanger, President; Mr. David Goffin, Senior Project Manager; Mr. Ron Johnson, Manager, Overland and Air Transportation, Dow Chemicals Canada Inc.; Mr. Ross Burns, Manager, Distribution, Novacor Chemicals.

[Traduction]

Il y a de nombreux expéditeurs captifs et, comme l'a dit M. Norton, beaucoup d'entre eux sont de très gros expéditeurs.

Le sénateur MacDonald: Je pense que le temps commence à nous manquer. Je me demandais tout simplement si vous aviez des commentaires à faire à ce sujet. Le CN ne cesse de revenir sur ses pertes qu'il évalue à au moins un milliard de dollars entre 1987 et 1991. Je suppose que vous n'auriez pas d'autre choix que de rejeter ces chiffres à la lumière des données fournies par le CP—ou que de dire que nous ne parlons pas de la même chose.

M. Long: Il y a eu deux études distinctes demandées par le gouvernement fédéral et les deux évaluaient les pertes à environ 100 millions de dollars. Ces études ne tenaient pas compte non plus de la clientèle que le CN obtiendrait grâce aux contrats confidentiels ni du fait qu'il reprendrait une partie du trafic des expéditeurs qui sont captifs de sociétés ferroviaires américaines au Canada. La somme de 10 millions de dollars a été mentionnée. Il est possible qu'elle tourne autour de cela. On pourrait aller dans l'autre sens également.

Le sénateur MacDonald: Oui. La troisième observation que j'aurais à faire est de nature un peu différente et elle concerne le projet de Loi C-19. Je vous sens impatient. Lorsque vous considérez avoir à faire, comme vous le dites, à tous les gouvernements provinciaux pour ce qui est d'obtenir des accords et de faire la preuve, il ne serait pas très pratique de s'attendre, parce qu'on a une licence d'exploitation pour l'Ontario, à en obtenir immédiatement une pour la Nouvelle-Écosse si on se dépêchait d'en faire la demande dès le 1^{er} janvier 1988, à l'office provincial intéressé. Il faut prévoir la période d'ajustement à laquelle le sénateur Graham a fait allusion.

M. Norton: Si je peux me permettre une observation, je vous ferai part de mon expérience personnelle étant donné que je suis passé du Québec aux Maritimes. Il nous a fallu deux ans pour obtenir une licence de transporteur alors même que les autres transporteurs ne voulaient pas faire des prix pour tous les points et ne s'intéressaient qu'à ceux qui faisaient leur affaire. Nous n'arrivions pas à obtenir un transporteur qui pouvait desservir tous nos points et il nous a fallu juste un peu moins de deux ans et quatre conseils différents.

C'est pourquoi la plupart des expéditeurs voudraient qu'on ne tienne compte que de l'aptitude. Il s'agit d'un délai assez long.

Le président: Sénateur Davey.

Le sénateur Davey: Je suggérerais d'attendre mon tour en raison de l'heure, monsieur le président.

Le président: Auriez-vous des objections à ce que nous prenions une pause d'environ cinq minutes?

Le président: Retournez à vos places, je vous prie. La séance reprend.

Nous accueillons maintenant l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques qui est représentée par M. Jean M. Bélanger, président; M. David Goffin, directeur de projet principal; M. Ron Johnson, directeur, Transports terrestres et aérien, Dow Chemicals Canada Inc.; M. Ross Burns, directeur, Distribution, Novaco Chemicals.

[Text]

Mr. Jean M. Bélanger, President, Canadian Chemical Producers' Association: With me today also are Mr. Ron Johnson, who is here as CCPA's Chairman of the Transportation Distribution Committee; Mr. Ross Burns, Chairman of our Task Force on Transportation Regulatory Reform; and Mr. David Goffin.

The Canadian Chemical Producers' Association represents over 70 manufacturing companies, which produce about 90% of Canada's total output of manufactured chemicals. A list of our member companies is appended to the written submission that has been filed with you.

Our members range in size from the larger companies typically associated with the petro-chemical product sector to smaller companies frequently involved in production of inorganic or specialty chemicals. Transportation is very important to our industry since we generate an annual freight bill well in excess of \$1 billion. We rank fifth among Canadian industries in terms of value of factory shipments.

The CCPA is on record as a major supporter of the transportation reform initiatives as set forth in Bill C-18 and Bill C-19. We are here today to strongly reaffirm that support. We firmly believe the commercial advantages of this legislation will be very important to the chemical industry's ability to compete in both North American and offshore markets.

This is because, after feedstock costs, transportation is usually the largest cost component in chemical pricing. For inorganic chemicals, the cost of transportation at times can actually exceed the value of the product. As transportation costs are so important, they often influence the commercial viability of chemical transactions.

We regret and would like to apologize, Mr. Chairman, that because the hearing came on quite suddenly, we did not have an opportunity to prepare a fresh, written submission for the committee. This is why the material CCPS filed with you is actually our brief for the House of Commons hearings that were held in February.

Although it is somewhat dated, the submission does address a number of the arguments advanced during the discussions and debates concerning Bills C-18 and C-19.

I believe they are still pertinent. I would like to review for you very briefly the sections of the submission that are key to our member companies.

Turning first to competitive access, for many of our members the competitive access provisions are among the most crucial in Bill C-18. Shippers currently captive to one railway will have the opportunity to economically reach the lines of other railways through extension of interswitching limits or the opportunity to apply for a competitive line rate to the nearest interchange point.

Commencing on page 18 of our submission, we have provided a number of specific examples of the way in which

[Traduction]

M. Jean M. Bélanger, président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques: Je suis accompagné aujourd'hui de M. Ron Johnson, en tant que président du Comité de distribution des transports de l'Association, de M. Ross Burns, président de notre Groupe d'étude sur la réforme de la réglementation des transports et de M. David Goffin.

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques englobe plus de 70 fabricants, qui assurent environ 90 p. 100 de la production totale du Canada de produits chimiques manufacturés. Vous trouverez en annexe du mémoire qui vous a été remis une liste de nos sociétés membres.

Elles vont des grosses sociétés typiquement associées au secteur des produits pétrochimiques jusqu'aux plus petites qu'on trouve fréquemment dans la production de produits chimiques inorganiques ou spéciaux. Pour notre industrie, le transport est très important puisque notre compte de transport annuel dépasse de loin 1 milliard de dollars. Nous arrivons au cinquième rang parmi les industries canadiennes qui utilisent les transports.

L'ACFPC appuie fortement, on le sait, les initiatives de réforme des transports contenus dans les projets de loi C-18 et C-19. Nous sommes venus ici aujourd'hui réaffirmer avec force cet appui. Nous croyons fermement que ces mesures législatives apporteront des avantages commerciaux très importants qui permettront à l'industrie chimique en lui permettant de livrer concurrence sur les marchés nord-américains et étrangers.

C'est parce qu'après les charges d'alimentation, le transport est habituellement l'élément coût le plus important qui entre dans l'établissement des prix des produits chimiques. Pour les produits chimiques inorganiques, le coût du transport peut parfois même dépasser la valeur du produit. Comme les frais de transport sont si importants, ils influent souvent sur la viabilité commerciale des transactions chimiques.

Nous regrettons, et nous aimerions nous en excuser d'ailleurs, monsieur le président, que du fait que l'audience ait été convoquée si rapidement, nous n'avons pas pu préparer un mémoire à jour pour le comité. C'est pourquoi celui que nous vous avons remis est en fait celui que nous avions présenté au Comité de la Chambre des communes en février.

Bien qu'il date un peu, il traite d'un bon nombre d'arguments avancés au cours des discussions et des débats concernant les projets de loi C-18 et C-19.

Je crois qu'il est toujours pertinent. J'aimerais réexaminer avec vous brièvement les articles du mémoire qui présentent un intérêt primordial pour nos sociétés membres.

Prenons d'abord la question de l'accès concurrentiel. Pour un grand nombre de nos membres, ces dispositions sont parmi les plus cruciales du projet de loi C-18. Les expéditeurs qui sont actuellement asservis à une compagnie de chemin de fer pourront de façon économique atteindre d'autres compagnies en étendant leurs limites de changement de voie ou en ayant la possibilité de demander des prix de ligne concurrentiel au point de correspondance le plus près.

À partir de la page 18 de notre mémoire, nous présentons un certain nombre d'exemples précis pour montrer comment les

[Text]

CCPA member companies will use these competitive access measures.

One of the competitive access measures we mention, terminal-running rights, has now been entirely eliminated from Bill C-18. In the interests of seeing Bill C-18 passed, the CCPA member companies, which would have preferred to use this competitive access option, are prepared to live with its deletion. They will make use of the competitive line rate provision or extended interswitching limits where they might have preferred the option of terminal-running rights.

However, I stress that our members cannot live with any further limitations on the competitive access mechanisms, such as a restrictive definition of captive shipper. Any amendments of this nature would leave shippers, and particularly captive shippers, worse off than they are under the present legislation.

As we point out at the bottom of page 22 of our submission, there are a number of complex factors that influence whether a shipper is captive to the rail mode. In our view, transportation regulatory reform in the United States failed to adequately address these factors. As a result competitive access continues to be an issue in that country to the present day.

The drafters of Bill C-18, on the other hand, have recognized and addressed the competitive access issues through carefully drafted mechanism, which CCPA strongly endorses.

Du côté des contrats confidentiels, les membres de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques attendent avec impatience le jour où ils pourront négocier des contrats confidentiels avec les compagnies de chemins de fer qui leur offriront des services globaux, innovateurs et des tarifs de transport adaptés à leurs besoins.

Les contrats confidentiels, tant pour les expéditions domestiques que transfrontalières, aideront nos membres à satisfaire plus efficacement les besoins de leurs clients et à concurrencer les entreprises américaines sur un pied d'égalité.

A partir de la page 15 de notre mémoire, nous offrons plusieurs exemples de situations commerciales dans lesquelles les contrats confidentiels seraient avantageux pour les membres de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques.

Nous insistons sur le fait que les contrats confidentiels sont nécessaires, tant aux expéditions domestiques qu'aux expéditions transfrontalières.

Du côté du règlement des différends, l'Association estime que les perspectives ouvertes par l'accès concurrentiel et la possibilité de passer des contrats confidentiels amélioreront notre processus de négociation. Ainsi, les différends entre les expéditeurs et les transporteurs seront moins fréquents.

À la page 24 de son mémoire, l'Association donne son appui à l'arbitrage sans appel qui constitue une façon rapide de régler les différends. L'Association estime que ce processus relativement rigide contribuera à stimuler les parties à s'entendre par voie de négociations.

[Traduction]

sociétés membres de l'ACFPC utiliseront ces mesures d'accès concurrentiel.

Une des mesures d'accès concurrentiel que nous mentionnons, les droits de circulation en tête de ligne, a été retirée du projet de loi C-18. Parce que nous souhaitons que ce projet de loi soit adopté, les sociétés membres de l'ACFPC qui auraient préféré utiliser cette option d'accès concurrentiel, sont disposées à accepter qu'elle soit supprimée. Elles mettront à profit la disposition relative aux prix de ligne concurrentiels ou l'extension des limites de changements de voie alors qu'elles auraient préféré l'option des droits de circulation en tête de ligne.

Toutefois, j'insiste sur le fait que nos membres ne peuvent accepter d'autres limitations aux mécanismes d'accès concurrentiel, comme une définition restrictive d'un expéditeur captif. Tout amendement de cette nature ne ferait qu'aggraver le sort des expéditeurs en général et plus particulièrement de ceux-ci par rapport à celui que leur réserve la loi actuelle.

Comme nous le soulignons au bas de la page 22 de notre mémoire, il y a un certain nombre de facteurs complexes qui font qu'un expéditeur est asservi au transport ferroviaire. À notre avis, la réforme de la réglementation des transports aux États-Unis ne s'est pas attaqué suffisamment à ces facteurs. En conséquence, l'accès concurrentiel continue d'y être une question à l'ordre du jour.

Les rédacteurs du projet de loi C-18, par ailleurs, en ont reconnu l'importance et ne sont attachés aux questions d'accès concurrentiel en mettant au point des mécanismes rédigés attentivement et que l'ACFPC appuie fortement.

Regarding confidential contracts, the members of the Canadian Chemical Producers' Association are anxiously awaiting the day when they will be able to negotiate confidential contracts with rail companies which will offer them general, innovative services as well as transportation rates geared to their needs.

Confidential contracts for domestic as well as transborder shipments will help our members meet the needs of their clients more effectively and compete on an equal footing with U.S. companies.

Beginning on page 15 of our brief, we give several examples of business situations in which confidential contracts would benefit members of the Canadian Chemical Producers' Association.

We want to emphasize the importance of confidential contracts, to domestic traffic as well as to transborder movement.

With respect to dispute settlement, the Association believes that the negotiation process will be enhanced by competitive access and the possibility of concluding confidential contracts. Disputes between shippers and transportation companies will arise less frequently.

On page 24 of its brief, the Association endorses the arbitration process without recourse to appeal, in that it constitutes a quick way of resolving disputes. The Association feels that this relatively rigid process will encourage both parties to choose the negotiation route.

[Text]

C'est pourquoi nous avons prié le Comité permanent de repousser toute proposition pouvant affaiblir ce processus.

I will now, Mr. Chairman, turn to Bill C-19. For us, highway transportation is important. Our larger member companies move over 35% of their total production by truck, while for smaller members this average is over 50%.

CCPA would have preferred to have earlier adoption of a fitness test for motor carrier entry. We were disappointed to learn that the reverse-onus provisions will now only cease to have effect in five years rather than the three years originally proposed. Our member companies, however, can accept this compromise in the interests of seeing Bill C-19 passed and highway regulatory reform implemented by the provinces.

To sum up, CCPA members are looking forward to the era of increased competition in transportation and a more open and accessible regulatory process that Bill C-18 and Bill C-19 will provide. We need these reforms now to help the Canadian chemical industry compete more effectively in both the domestic and world markets and continue to generate jobs for Canadians.

The specific examples we have provided in our submission demonstrate that CCPA member companies are ready and waiting to use the reform measures as soon as this legislation is proclaimed.

CCPA realizes that this committee will carry out a careful review of the legislation. Unless there are extremely compelling reasons for amendment, however, we urge the committee to report the legislation in its present form so that it may be passed as soon as possible.

We will be pleased, Mr. Chairman, to attempt to answer any questions you or the committee may have regarding CCPA's views on this legislation and we thank you very much for the invitation to appear.

The Chairman: Thank you, sir. Are there any questions? Senator MacDonald.

Senator MacDonald: Thank you. I gather there is really no significant difference between the submission of CIL this morning and your submission, the association's. They are members of your association.

Mr. Bélanger: They are members of our association.

Senator MacDonald: Were you here this morning when they made their presentation?

Mr. Bélanger: I was not here, but I know some of the other members were and I know that the CIL representative is also here, so we have been discussing. We know there are no differences in our presentation.

Senator MacDonald: You do make a reference to a concern about the possible leakage of information in confidential contracts, and I do not know whether they were silent on that point. I do not remember.

[Traduction]

For this reason, we urge the Standing Committee to reject any proposal that would weaken this process.

Je vais maintenant, monsieur le président, passer au projet de loi C-19. Pour nous, le transport routier est important. Nos plus grosses sociétés membres acheminent plus de 35 p. 100 de leur production totale par camion, contre 50 p. 100 pour les plus petites.

L'ACFPC aurait préféré que soient adoptés plutôt des critères d'aptitude pour l'habilitation des transporteurs munis de véhicules à moteur. Nous avons été déçus d'apprendre que les dispositions relatives à la charge de la preuve ne tomberont en désuétude que dans cinq ans au lieu de trois comme il avait été initialement proposé. Nos sociétés membres, toutefois, peuvent accepter ce compromis pourvu que le projet de loi C-19 soit adopté et que la réforme de la réglementation du transport routier soit mise en œuvre par les provinces.

En résumé, les membres de l'ACFPC espèrent que l'ère de la concurrence accrue viendra pour les transports et que le processus de réglementation sera plus ouvert et plus accessible que celui que proposent les projets de loi C-18 et C-19. Nous avons besoin de ces réformes maintenant pour que l'industrie chimique canadienne puisse être plus concurrentielle sur les marchés nationaux et mondiaux et continuer à créer des emplois pour les Canadiens.

Les exemples que nous avons fournis dans notre mémoire servent à prouver que les sociétés membres de l'ACFPC sont disposées à appliquer les mesures de réforme dès que cette loi sera promulguée.

L'ACFPC se rend compte que votre comité effectuera un examen attentif du projet de loi. Toutefois, à moins qu'il n'y ait des raisons qui obligent à l'amender, nous demandons instamment au comité de le rapporter sous sa forme actuelle de façon à ce qu'il puisse être adopté le plus tôt possible.

Nous serons heureux, monsieur le président, de répondre à toutes les questions que vous-même et les membres du comité pourront vouloir poser pour sonder l'opinion de l'ACFPC sur ce projet de loi, et nous vous remercions beaucoup de nous avoir invités à comparaître.

Le président: Merci, monsieur. Y a-t-il des questions? Sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald: Merci. Si je comprends bien, il n'y a réellement aucune différence importante entre le mémoire de la CITL ce matin et le vôtre, celui de l'association. Ce sont des membres de votre association.

M. Bélanger: En effet.

Le sénateur MacDonald: Étiez-vous ici ce matin quand ils ont fait leur exposé?

M. Bélanger: Non, mais je sais que certains autres membres étaient présents et que le représentant de la CITL l'était aussi, de sorte que nous avons discuté. Nous savons qu'il n'y a aucune différence dans notre exposé.

Le sénateur MacDonald: Vous faites allusion à la crainte de fuites possibles de renseignements qui figurent dans les contrats confidentiels, et je ne sais pas s'ils en ont parlé. Je ne me souviens plus.

[Text]

Mr. David Goffin, Senior Project Manager, Canadian Chemical Producers' Association: The CIL submission would naturally have a little different emphasis on matters that are of particular importance to their company, whereas we are trying to reflect the views of our 70 members.

I recall in the House hearings that CIL specifically mentioned that they had not had a problem with leakage of confidential information in their confidential contracts in the United States, so it was not so much a concern to them as perhaps to some other members who had not had that experience.

Senator MacDonald: Thank you.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: Mr. Chairman, earlier I suggested to a witness that what we were being told by that witness, Mr. David Long, is that what is good for shippers is good for Canada, and you seem to be saying that what is good for shippers who are members of the Canadian Chemical Producers' Association is good for Canada, so I gather you are really singing a version of that same song. Is this correct?

Mr. Bélanger: I am sorry, Senator, that you are making that assumption because as far as I am concerned I believe what we have been talking about here is our belief about what is good for Canada. What is good for Canada can hopefully also be good for companies within the chemical industry, which, I believe, are contributors to the development of Canada. We would very obviously not wish to see a major component of how we deliver our materials to the various customers we have, both in Canada and the United States, damaged in a way such that our own competitive possibilities would be seriously affected.

Senator Stewart: All right. I guess what you are saying is two plus two is four and four is the sum of two and two. There is no difference. All right.

You seem to be suggesting that, except for the change with regard to the period during which the fitness test will come into effect, except with regard to that, these two bills are really perfect and that there is no conceivable amendment that could improve them, at least insofar as the transportation of goods is concerned. We are not talking about the passenger air transportation. Is that roughly accurate?

Mr. Bélanger: What we believe, Senator, is that, as in any good legislation, it is the result of having had an awful lot of work done on it by various groups. In our mind, we believe that what has resulted is the best compromise at this stage. As so many things are interrelated, it is important to recognize that interrelationship of all the factors.

Senator Stewart: Yes, but aside from the change with regard to the fitness test, where have you compromised? What have you given up?

Mr. Goffin: One of the more recent things is the terminal-running rights provision. You will see that our written submission, as Mr. Bélanger mentioned, is dated, and we provide examples in that where our member companies would have used terminal-running rights. Mr. Burns, who is with us, repre-

[Traduction]

M. David Goffin, directeur de projet principal, Association canadienne des fabricants de produits chimiques: Le mémoire de la CITL aurait dû normalement porter surtout sur des questions qui revêtent une importance particulière pour elle, tandis que nous essayons de traduire l'opinion de nos 70 membres.

Je me rappelle qu'au cours des délibérations qui ont eu lieu à la Chambre, la CITL a mentionné précisément qu'elle n'avait pas eu de problème de fuite de renseignements confidentiels dans ses contrats confidentiels conclus avec les États-Unis, de sorte que cette question ne la touchait pas d'aussi près peut-être que certains autres membres qui n'avaient pas eu cette expérience.

Le sénateur MacDonald: Merci.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, plus tôt, j'ai dit que selon M. David Long, ce qui est bon pour les expéditeurs est bon pour le Canada, et vous semblez dire que ce qui est bon pour les expéditeurs membres de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques est bon pour le Canada, de sorte que vous semblez d'accord, n'est-ce pas?

M. Bélanger: Je suis désolé, sénateur, que vous fassiez cette hypothèse parce que pour autant que je sache, je crois que nous avons parlé ici de ce qui nous semblait bon pour le Canada. Ce qui est bon pour le Canada peut, espérons-le, aussi l'être pour les sociétés de l'industrie chimique qui contribuent au développement du pays. De toute évidence, nous ne tenons pas à ce que l'un de nos principaux moyens de livraison de notre produit à nos divers clients, tant au Canada qu'aux États-Unis, soit modifié au point de menacer nos capacités concurrentielles.

Le sénateur Stewart: Fort bien. J'imagine que ce que vous dites, c'est «blanc bonnet, bonnet blanc». Il n'y a pas de différence. C'est parfait.

Vous semblez laisser entendre que, mis à part le changement qui touche la période d'entrée en vigueur des critères d'aptitude, ces deux projets de loi sont réellement parfaits et on ne pourrait concevoir d'amendements susceptibles de les améliorer, du moins dans la mesure où il s'agit du transport des marchandises. Il n'est pas question ici du transport aérien. Ai-je bien traduit votre pensée?

M. Bélanger: Nous croyons en fait, sénateur, que comme pour toute bonne mesure législative, celle-ci est le résultat d'un nombre considérable d'heures de travail de la part de divers groupes. À notre avis, nous estimons que le meilleur compromis possible a été atteint. Comme il y a tant de facteurs connexes, il importe de reconnaître leur interrelation.

Le sénateur Stewart: Oui, mais à part le changement qui touche les critères d'aptitude, quel compromis avez-vous fait? À quoi avez-vous renoncé?

M. Goffin: Tout récemment, à la disposition relative aux droits de circulation en tête de ligne. Vous verrez que notre mémoire, comme l'a mentionné M. Bélanger, n'est pas vraiment à jour et que nous y fournissons des exemples où nos sociétés membres auraient utilisé ces droits. M. Burns, qui est

[Text]

sents one of the companies that would have done that. Out of the three competitive access mechanisms we now have only two.

As Mr. Bélanger mentioned, we have studied that, and our members can get by with the two that are left, but there is no doubt that some of them would have preferred the terminal-running rights provision, which, I might point out, was originally introduced by CP Rail.

Senator Stewart: Those are the two areas. You are adding that one on, terminal-running rights, are you not?

Mr. Goffin: There are a number of other changes that were made. Those were the two that caught our attention.

Another one Mr. Long referred to is the increased provisions for review, which I think are weighted in the railways' favour in Bill C-18. There are other provisions. I believe it was final offer arbitration or competitive line rates, I cannot remember which, but there were a number of provisions for either the arbitrator or the agency to take into account, some of which would have probably favoured shippers. They were totally deleted from the bill.

I must confess I have been away from this for a while now before these hearings so that they do not all come to mind, but I think if you go through them you will find that there are more than the two where changes were made, which could have quite a significant effect.

Senator Stewart: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there other questions?

Thank you very much, Mr. Bélanger, and your colleagues.

Senator Macdonald: You gentlemen got off very lightly.

The Chairman: This meeting is adjourned until 9 a.m. tomorrow. We will have an in camera meeting after that.

[Traduction]

ici avec nous, représente une des sociétés qui s'en seraient prévalu. Des trois mécanismes d'accès à la concurrence, nous n'en avons maintenant que deux.

Comme M. Bélanger l'a mentionné, nous avons étudié ce point, et nos membres peuvent se contenter des deux qui restent, mais il ne fait aucun doute que certains d'entre eux auraient préféré la disposition relative aux droits de circulation en tête de ligne qui, permettez-moi de le souligner, avait été initialement présentée par CP Rail.

Le sénateur Stewart: Ce sont là les deux domaines. Vous y ajoutez les droits de circulation en tête de ligne, n'est-ce pas?

M. Goffin: Un certain nombre d'autres changements ont été effectués. Ce sont les deux qui ont attiré notre attention.

M. Long a aussi mentionné l'élargissement des dispositions concernant la révision, qui, je pense, penchent en faveur des chemins de fer dans le projet de loi C-18. Il y a d'autres dispositions. Je pense qu'il s'agissait de l'arbitrage de l'offre finale ou du prix de ligne concurrentiel, je ne me souviens plus lequel, mais il y avait un certain nombre de dispositions dont devait tenir compte l'arbitre ou l'organisme et dont certaines auraient probablement favorisé les expéditeurs. Elles ont été complètement supprimées du projet de loi.

Je dois avouer que je m'en suis un peu éloigné quelque temps avant la tenue de ces audiences de sorte qu'elles ne me viennent pas toutes à l'esprit, mais si vous les parcourez, vous découvrirez qu'il y en a plus de deux où ont été effectués des changements, qui pourraient avoir d'importantes répercussions.

Le sénateur Stewart: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Merci beaucoup, monsieur Bélanger et merci à vos collègues.

Le sénateur Macdonald: Vous vous en êtes tiré à bon compte monsieur.

Le président: La séance est levée jusqu'à 9 heures demain. Nous siégerons ensuite à huis clos.

From the Canadian Industrial Transportation League:

Mr. David Long, President;
Mr. Charles Norton, General Traffic Manager, Kraft Ltd.;
Mr. Joseph Dion, Director of Policy Development.

From the Canadian Chemical Producers' Association:

Mr. Jean M. Bélanger, President;
Mr. David Goffin, Senior Project Manager;
Mr. Ron Johnson, Manager, Overland and Air Transportation, Dow Chemical Canada Inc.;
Mr. Ross Burns, Manager, Distribution, Novacor Chemicals.

De la Ligue canadienne de transport industriel:

M. David Long, président;
M. Charles Norton, directeur général de la circulation, Kraft Ltée;
M. Joseph Dion, directeur de la politique de développement.

De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:

M. Jean M. Bélanger, président;
M. David Goffin, chef supérieur des projets;
M. Ron Johnson, directeur du transport terrestre et aérien, Dow Chemical Canada Inc.;
M. Ross Burns, directeur, distribution, «Novacor Chemicals».



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Canadian Industries Limited (CIL):

Mr. Peter Benjung, Transportation Purchases Coordinator;
Mr. Stephen L. Cash, Logistics Manager, Sulphur Products;
Mr. R.F. Ballard, Logistics Manager, Explosives;
Mr. Mark E. Grist, Logistics Development Manager, Sulphur Products;
Mr. R.L. Amell, Logistics Manager, Plastics.
Mr. Rand H. Matheson, Transportation Consultant.

From CP Rail:

Mr. I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer;
Mr. D.W. Flicker, Assistant General Counsel, Canadian Pacific Limited;
Mr. J.A. Nash, Director, Business Analysis.

From CN Rail:

Mr. W.H. Morin, Senior Vice-President, Marketing;
Mr. Y.H. Masse, Senior Vice-President, Financial Planning and Administration;
Mr. S.A. Cantin, General Solicitor, Commission Matters.

From the Motor Vehicle Manufacturers' Association:

Mr. Mark Nantais, Executive Director;
Mr. Carl Phillips, Manager, Distribution and Traffic, Ford Motor Company of Canada Limited;
Mr. Michael Brogan, Manager of Purchasing and Transportation, Chrysler Canada Ltd.;
Mr. Rob Wilcox, Assistant Director of Transportation, General Motors of Canada Ltd.

De «Canadian Industries Limited» (CIL):

M. Peter Benjung, coordinateur du transport à l'achat;
M. Stephen L. Cash, gérant, stratégies, produits du soufre;
M. R.F. Ballard, gérant, stratégies, explosifs;
M. Mark E. Grist, gérant, développement des stratégies, produits du soufre;
M. R.L. Amell, gérant, stratégies, plastiques.
M. Rand H. Matheson, conseiller en transport.

De CP Rail:

M. I.B. Scott, président et administrateur-en-chef;
M. D.W. Flicker, conseiller général adjoint, Canadien Pacifique Ltée;
M. J.A. Nash, directeur, gestion de l'analyse.

De CN Rail:

M. W.H. Morin, premier vice-président, marketing;
M. Y.H. Masse, premier vice-président, planification financière et administration;
M. S.A. Cantin, avocat général auprès de la commission.

De «Motor Vehicle Manufacturers' Association»:

M. Mark Nantais, directeur exécutif;
M. Carl Phillips, directeur de la distribution et de la circulation, Ford Canada Ltée;
M. Michael Brogan, directeur des achats et du transport, Chrysler Canada Ltée;
M. Rob Wilcox, directeur adjoint au transport, General Motors du Canada Ltée.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87



Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, July 15, 1987

Issue No. 18

Fifth proceedings on:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mercredi 15 juillet 1987

Fascicule n° 18

Cinquième fascicule concernant:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*
The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald (<i>Cape-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Adams. (*July 15, 1987*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois
Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité:

Conformément à l'article 66(4), du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Adams. (*le 15 juillet 1987*)

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987.

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative, on division."

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, c.p., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 15 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI
(30)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak et Stewart (8).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Petten.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De l'Association des camionneurs de l'Ontario:

M. David Bradley, directeur, économie, et assistant exécutif au président;

M. Raymond R. Cope, président;

M. John Sanderson, président, Comité de révision de réglementation.

De «Scotia Investments Ltd.»:

M. Elwood Dillman, coordinateur du groupe de distribution;
M. James S. Cowan, Stewart, Mackeen & Covert.

De «Alberta Gas Chemical»:

M. Terry Park, chef des transports;

M. Sam Egglestone, premier vice-président.

De la Commission de transport des provinces atlantiques:

M. R. Armitage, directeur général adjoint;

M. L. Mitton, directeur du transport et de la distribution.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Cope dépose un mémoire, pièce justificative TC-18-A, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. Cowan dépose un mémoire, pièce justificative TC-18-B, fait une présentation, et avec M. Dillman, répond aux questions.

A 10 h 45, le Comité fait une pause.

A 11 heures, le Comité reprend ses travaux.

M. Egglestone dépose un mémoire, pièce justificative TC-18-C, fait une présentation, et avec M. Park, répond aux questions.

M. Armitage dépose un mémoire, pièce justificative TC-18-D, fait une présentation, et avec M. Mitton, répond aux questions.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JULY 15, 1987
MORNING SITTING
(30)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*), Spivak and Stewart. (8)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Petten.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From the Ontario Trucking Association:

Mr. David Bradley, Director, Economics, and Executive Assistant to the President;

Mr. Raymond R. Cope, President;

Mr. John Sanderson, Chairman of the Regulatory Overview Committee.

From Scotia Investments Ltd.:

Mr. Elwood Dillman, Group Distribution Coordinator;

Mr. James S. Cowan, Stewart, Mackeen & Covert.

From Alberta Gas Chemical:

Mr. Terry Park, Manager, Transportation;

Mr. Sam Egglestone, Senior Vice-President.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. R. Armitage, Assistant General Manager;

Mr. L. Mitton, Director, Transportation and Distribution.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Cope tabled a brief, exhibit TC-18-A, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Cowan tabled a brief, exhibit TC-18-B, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

At 10:45 o'clock a.m., the Committee took a short recess.

At 11 o'clock a.m., the Committee resumed sitting.

Mr. Egglestone tabled a brief, exhibit TC-18-C, made a presentation and, together with Mr. Park, answered questions.

Mr. Armitage tabled a brief, exhibit TC-18-D, made a presentation and, together with Mr. Mitton, answered questions.

A 11 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures cet après-midi.

LE MERCREDI 15 JUILLET 1987

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(31)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak et Stewart. (8)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De l'Association des Mines de métaux du Québec Inc.:

Mr. Jean Roberge, adjoint au directeur général.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

Mr. M.J. Buller, président du comité national des transports de l'AMC;

Mr. H.R. Friars, président du Comité des transports par chemin de fer de l'AMC;

Mr. Donald Wiersma, directeur des transports.

De «Public Interest Research»:

Mr. J. Donald Howe.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

Mr. Roberge dépose un mémoire, pièce justificative, TC-18-E, une carte du réseau ferroviaire du Québec, pièce justificative, TC-18-F, fait une présentation et répond aux questions.

Mr. Buller dépose un mémoire, pièce justificative TC-18-G, fait une présentation et répond aux questions.

A 15 h 20, le Comité fait une pause.

A 15 h 30, le Comité reprend ses travaux.

Mr. Howe dépose un mémoire, pièce justificative, TC-18-H, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

A 16 h 20, le Comité se réunit à huis clos.

A 16 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 15 JUILLET 1987

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(32)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à huis clos, à 16 h 20, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned until 2 o'clock in the afternoon.

WEDNESDAY, JULY 15, 1987

AFTERNOON SITTING

(31)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Davey, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*), Spivak and Stewart. (8)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From the Association des Mines de métaux du Québec Inc.:

Mr. Jean Roberge, Assistant to the Director General.

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. M.J. Buller, Chairman, CMA National Transportation Committee;

Mr. H.R. Friars, Chairman, CMA Rail Committee;

Mr. Donald Wiersma, Manager, Transportation.

From Public Interest Research:

Mr. J. Donald Howe.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Roberge tabled a brief, exhibit TC-18-E, as well as a map of the rail system in Quebec, exhibit TC-18-F, made a presentation and answered questions.

Mr. Buller tabled a brief, exhibit TC-18-G, made a presentation and answered questions.

At 3:20 o'clock p.m., the Committee took a short recess.

At 3:30 o'clock p.m., the Committee resumed sitting.

Mr. Howe tabled a brief, exhibit TC-18-H, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

At 4:20 o'clock p.m., the Committee withdrew to sit *in camera*.

The Committee adjourned at 4:35 o'clock p.m.

WEDNESDAY, JULY 15, 1987

AFTERNOON SITTING

(32)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 4:20 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois presiding.

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cap-Breton*) et Stewart. (6)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

L'honorable sénateur Le Moyne propose

Que le Comité se tienne à huis clos sans transcription ni interprétation.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu,—

Que le Comité étudie un calendrier des travaux futurs.

A 16 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Members of the Committee present: The Honourable Senators Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Halifax*), Macdonald (*Cape Breton*) and Stewart. (6)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

The Honourable Senator Le Moyne moved—

That the Committee sit *in camera* without transcription or interpretation services.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

Agreed—

That the Committee consider a schedule of future activities.

The Committee adjourned at 4:35 o'clock p.m.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Wednesday, July 15, 1987

[Text]

The Chairman: I call the meeting to order. We have this morning representatives from the Ontario Trucking Association: Mr. David Bradley, director of economics and executive assistant to the president; Mr. R. Cope; and Mr. Saunderson.

Mr. Raymond Cope, President, Ontario Trucking Association: We are most pleased to be here this morning. At the outset I would like to say that this committee has moved with such dispatch to deal with this issue that in the time available we were unable to produce written text in the French language. For that we apologize.

In any event, we think the issue that brings us here is terribly important. We are certainly most encouraged that the Senate has decided to refer Bill C-19 to this committee and that this committee is meeting with interested parties to look at the ramifications of Bill C-19.

I believe you have been handed a copy of our written brief, which is entitled "Bill C-19, The Issue of Safety". What I would propose to do is spend just a few minutes touching on the major points in this particular brief. I would direct your attention to page 1. The first point we would like to make here is that we are not here to debate the question of economic deregulation. We believe that debate is largely completed. It was certainly dealt with by the House of Commons and by the committee there and the witnesses who appeared before it, and more recently was the subject of a deal between the Minister of Transport and the Ministers of Transport from all of the provinces across Canada. We think the deal has been set and the economic deregulation package is largely in place.

Having said that, as you will see as we go through these pages in our brief, our focus on the issue is solely on safety. We in the Ontario trucking industry—I know the Canadian trucking industry and the other trucking associations share that view—are fully prepared to support the economic deregulatory package. But there is a condition that we think is terribly important, and that is the condition focusing on safety and how this legislation is implemented.

As can be seen in the middle of page 1, we say that our main concern for safety is that all essential ingredients of a uniform national safety code will not be fully implemented and enforced by the proposed date of regulatory change. We think that is the critical issue: the timing.

I am going to turn away from safety just for the moment to touch on a couple of economic issues that we are not going to debate here but which we think are important to this country and which should receive the attention of this body on another occasion. We talk here first about what we call a "level playing

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 15 juillet 1987

[Traduction]

Le président: Je déclare la séance ouverte. Ce matin, nous avons des représentants de l'Ontario Trucking Association, nommément: monsieur David Bradley, directeur du service de l'économie et adjoint exécutif du président; monsieur R. Cope et M. Saunderson.

M. Raymond Cope, président de l'Ontario Trucking Association: Nous sommes très heureux d'être ici ce matin. Tout d'abord, j'aimerais mentionner que ce comité a voulu régler cette question avec une telle diligence que, vu le délai dont nous disposions, il nous a été impossible de produire un texte écrit en français. Nous nous en excusons.

De toute façon, nous pensons que la question qui est à l'origine de notre rencontre est cruciale. Nous sommes évidemment très flattés que le Sénat ait décidé de confier le projet de loi C-19 à ce comité, et nous sommes heureux de rencontrer les parties intéressées pour examiner les ramifications de ce projet de loi.

Je crois qu'on vous a distribué un exemplaire de notre exposé écrit qui s'intitule «Bill C-19, The Issue of Safety». Je vous propose de consacrer uniquement quelques minutes pour traiter des principaux points de cet exposé. J'attire votre attention sur la page 1. Nous aimerions en premier lieu préciser que nous ne sommes pas ici pour discuter de la question de la dérèglementation économique. Nous croyons que ce débat est en grande partie terminé. La Chambre des communes, le comité qui se trouvait sur les lieux et les témoins qui ont comparu se sont certainement occupés de cette question qui, plus récemment, a fait l'objet d'un marché entre le ministre fédéral des Transports et les ministres des Transports de toutes les provinces du Canada. Nous pensons que le marché a été conclu et que le processus de dérèglementation économique a été en grande partie mis en branle.

Cela étant dit, comme vous le constaterez en parcourant ces pages de notre exposé, l'aspect de cette question sur lequel nous nous concentrons uniquement est la sécurité. Nous, les membres de l'industrie du camionnage de l'Ontario,—je sais que l'industrie du camionnage du Canada et les autres associations de camionnage partagent notre point de vue—sommes entièrement disposés à appuyer le programme de dérèglementation économique. Néanmoins, une condition est à notre avis extrêmement importante, et c'est celle qui porte sur la sécurité et sur la façon dont cette loi est mis en application.

Comme nous pouvons le voir, au milieu de la page 1, nous disons que notre principale préoccupation en matière de sécurité est le fait que tous les éléments essentiels d'un code national de sécurité uniformisé ne seront pas entièrement mis en application à la date proposée pour le changement de réglementation. Nous croyons que la synchronisation est un point essentiel.

Mettons de côté le sujet de la sécurité juste le temps d'aborder quelques questions économiques que nous n'allons pas débattre ici, mais qui, selon nous, sont importantes pour ce pays et sur lesquelles ce comité devrait ultérieurement porter son attention. Nous parlons tout d'abord de ce que nous appe-

[Text]

field". Deregulation of the trucking industry in Canada is going to bring with it more competition, more competition within Canada between Canadian carriers, and more competition in Canada on transport from American carriers. With that we have no objection.

We do point out, however, that there are problems and burdens for the Canadian trucking industry that make it difficult for them to compete on equal terms. These difficulties relate to the taxation system, in terms of both corporate and fuel taxes. The social and labour legislation in Canada is generally ahead of that in the United States, so the cost of doing business by Canadian carriers is somewhat higher in the United States.

We have noticed that there has been some tendency for Canadian carriers to re-establish themselves south of the border to take advantage of the fact that the cost of doing business is somewhat lower there. We think this is an issue that will have to be addressed perhaps in the context of tax reform, but we could not pass over the subject without drawing it to your attention.

The second economic issue we note is that deregulation in Canada is going to extend not only to the transborder routes but also to intraprovincial routes, as each of the provinces moves along with its legislation and regulation to deregulate internally. That is going to open up domestic routes to those who are fit, willing and able, including American carriers. This way, American carriers are going to be able to get routes within Canada relatively easily, more or less just by proving fit, willing and able. Whereas in 43 states in the United States, Canadian carriers cannot get those same operating authorities on an easy-access basis.

We relate deregulation of the trucking industry to free trade in trucking. This is what it amounts to. If in the context of the free trade negotiations Canada was able to resolve with U.S. authorities this question of the quid pro quo on the intraprovincial routes, we might find that a satisfactory solution. Nonetheless, it is a matter that has not been resolved. With deregulation in Canada, we are going to be giving American carriers easy access to routes in Canada that are worth millions of dollars. And there is now no quid pro quo. We just ask you to take note of that; at some other stage it may be an issue you will want to zero in on.

Our main focus is on safety. There is a national safety code in a state of development and implementation. Some of it will be ready by January 1, 1988, but much of it will not. There are government people from each of the provinces and the federal government who meet to co-ordinate their approach to development and implementation of the national safety code. Some of the elements of the national safety code will meet the deregulation implementation target date of Bill C-19. But some of the important tests will not be ready until January

[Traduction]

lons un «terrain de jeu nivelé». La dérèglementation de l'industrie du camionnage au Canada va entraîner davantage de concurrence: davantage de concurrence au Canada entre les transporteurs canadiens, et davantage de concurrence au Canada pour le transport par des transporteurs américains. À ce sujet, nous ne voyons pas d'objection.

Nous soulignons, cependant, que les membres de l'industrie canadienne du camionnage font face à certains problèmes et obstacles qui les empêchent de soutenir la concurrence sur un pied d'égalité. Ces difficultés sont dues au système fiscal, en particulier l'impôt sur les sociétés et la taxe sur l'essence. Au Canada, les lois sociales et les lois sur le travail sont généralement en avance par rapport aux États-Unis; il coûte donc plus cher aux transporteurs canadiens de faire des affaires aux États-Unis.

Nous avons remarqué que les transporteurs canadiens ont tendance à aller s'établir au sud de la frontière afin de profiter du fait que la situation est plus avantageuse là-bas. Nous pensons qu'il faudra analyser cette question dans le contexte de la réforme fiscale, mais nous ne pouvions nous permettre de ne pas attirer votre attention sur le sujet.

La deuxième question d'ordre économique que nous voulons souligner est le fait qu'au Canada la dérèglementation va s'étendre non seulement aux routes transfrontalières, mais également aux routes interprovinciales, car chaque province va procéder à une dérèglementation interne. Ces modifications vont ouvrir des routes à ceux qui le veulent et qui le peuvent, y compris les transporteurs américains. Ainsi, les transporteurs américains pourront obtenir assez facilement l'autorisation de parcourir des routes au Canada; il leur suffira de démontrer qu'ils veulent et qu'ils peuvent le faire. En revanche, dans 43 États américains, les transporteurs canadiens ne peuvent pas obtenir les mêmes droits leur permettant d'accéder facilement aux routes américaines.

Nous établissons un rapport entre la dérèglementation de l'industrie du camionnage et le libre-échange dans ce domaine. En fait, c'est à cela que ça revient. Si, dans le contexte des négociations sur le libre-échange, le Canada avait pu résoudre avec les autorités américaines cette question de compensation pour l'utilisation des routes interprovinciales, la solution nous aurait peut-être paru satisfaisante. Néanmoins, ce problème n'a pas été résolu. Avec la dérèglementation, le Canada va permettre aux transporteurs américains d'accéder facilement aux routes canadiennes, accès qui vaut des millions de dollars. Or, nous n'avons maintenant aucune compensation. Nous vous demandons simplement de prendre note de ce fait; vous pourriez ultérieurement vouloir vous attarder sur cette question.

Concentrons-nous sur la sécurité. On est actuellement en train d'élaborer et de mettre en œuvre un code national de sécurité. Une partie seulement de ce code sera prête le 1^{er} janvier 1988. Des représentants de chacune des provinces et du gouvernement fédéral se rencontrent pour coordonner leur façon d'aborder l'élaboration et la mise en œuvre du code national de sécurité. Certains éléments du code national de sécurité seront prêts à la date fixée pour la mise en œuvre de la dérèglementation selon le projet de loi C-19. Toutefois, cer-

[Text]

1989. And there are a few others that are scheduled for completion in August 1989.

We think that they are working very diligently in the CCMTA committee. They have certainly been holding meetings at different places in Canada and advancing their program in a pretty responsible manner. But they are themselves nonetheless here admitting that their timetable is not going to see the national safety code into place in time to meet deregulation.

The link and the problem we see here is that at the current time, under an economic regulatory system, that system screens out from access to operating authority a lot of irresponsible operators. There are a lot of fly-by-nighters who would, if they had licences, cut corners in terms of maintenance and in terms of hours of work that their drivers run, and they now are finding it difficult to get licences, whereas in the future, with the deregulated system, they will find it easy to get those licences.

We say that if they find it easy to get those licences, there absolutely has to be a proper national safety code in effect and implemented and enforced, or else there are going to be more accidents than there should be. We point out that we estimate that the accident rate in Canada in 1988 will just be higher than it should be and that there will be a higher number of personal injuries and fatalities than there should be.

On page 4 we turn to the question of the linkage between economic regulation and safety. This has been under close scrutiny by a lot of parties in recent months, and the debate rages on. There are those who argue that there is no link, and there are those who argue that there is a link.

We point to the fact that those carriers and operators faced with increasing competitive pressures and declining profitability will, in a deregulated environment, be forced to give less than adequate consideration to those factors which ensure public safety. They will cut costs, proper vehicle maintenance, inspection, replacement procedures, driver training and operational control, and of course the one that is the most serious of all, the hours of work.

The hours of work are the number of hours a driver can run his vehicle on any particular shift or in any particular week. How does government and how does mankind ensure that the driver does not exceed those hours? We know, and there is a lot of statistical evidence to prove, that drivers who drive far in excess of allowable hours become fatigued, and when they become fatigued their susceptibility to accidents goes up.

I should perhaps just draw attention to U.S. Senator Brock Adams, who I am sure many of you know, who was speaking in Evanston, Illinois, about a month ago. Talking about deregulation, he said that while the public may enjoy lower direct costs, they are paying a higher indirect price in terms of truck safety as the result of the failure of regulatory agencies to use the power that remained within their jurisdiction. Weak enforcement is disastrous, resulting in delayed maintenance,

[Traduction]

tain tests importants ne seront pas prêts avant janvier 1989. On prévoit que d'autres éléments seront prêts en août 1989.

Nous pensons que le Comité de la CCATM travaille avec beaucoup d'application. Ils ont certainement tenu des réunions à différents endroits au Canada et ont promu leur programme de façon bien compétente. Ils reconnaissent néanmoins que, compte tenu de leur calendrier, le code national de sécurité ne sera pas adopté avant la déréglementation.

À l'heure actuelle, grâce à la réglementation, un grand nombre d'entreprises irresponsables sont éliminées; si elles avaient des licences, elles tenteraient de faire des économies sur l'entretien et les heures de travail fournies par les chauffeurs; ces entreprises qui ont de la difficulté à obtenir des licences présentement, auraient la tâche beaucoup plus facile dans le cadre d'un système déréglementé.

Nous estimons que si les licences sont faciles à obtenir, il faut absolument qu'un code national de sécurité convenable soit adopté et mis en application, ou alors il y aura plus d'accidents. Selon nos prévisions, le taux d'accidents sera supérieur à la normale au Canada en 1988, ainsi que le nombre de blessures et de décès.

À la page 4, nous établissons le lien entre la réglementation et la sécurité. C'est une question qui a retenu l'attention d'un grand nombre de personnes au cours des mois derniers et le débat se poursuit toujours. Certains soutiennent qu'il n'y a aucun lien entre la réglementation et la sécurité et d'autres affirment le contraire.

Nous tenons à souligner que les transporteurs et les exploitants de l'industrie du camionnage qui seront soumis à une concurrence accrue et à une rentabilité décrue, dans le contexte de la déréglementation, seront contraints à accorder moins d'importance aux facteurs associés à la sécurité publique. Ils tenteront donc de réduire leurs coûts, négligeront l'entretien, les inspections, les remplacements, la formation des chauffeurs, de même que les contrôles, et, bien sûr, l'aspect le plus inquiétant de tous, ils augmenteront la durée du travail.

La durée normale de travail est le nombre d'heures qu'un chauffeur peut conduire un véhicule par poste de travail ou par semaine. Comment le gouvernement et la société peuvent-ils faire en sorte que les chauffeurs ne dépassent pas ce nombre d'heures? Nous savons, et un grand nombre de données statistiques le prouvent, que les chauffeurs qui conduisent un nombre d'heures supérieur à la norme permise s'épuisent et que leurs risques d'avoir un accident sont plus élevés.

Permettez-moi maintenant de citer les propos du sénateur américain Brock Adams à Evanston, Illinois, il y a environ un mois. En ce qui concerne la déréglementation, il a soutenu que le public bénéficie évidemment de coûts directs inférieurs, mais paie un prix indirect supérieur pour ce qui est de la sécurité du camionnage parce que les organismes de réglementation n'utilisent pas les pouvoirs qu'ils ont conservés. Une mise en application relâchée a des conséquences désastreuses: l'entretien est retardé, les investissements sont reportés, les heures de travail

[Text]

deferred capital investment, increased hours of operation, heavier loads, and higher vehicle speeds.

We also refer to some studies carried out in 1986 over what has happened in the United States, pre-deregulation days versus post-deregulation days. That particular study shows that the average speeds of trucks increased sharply from 60 miles per hour in the pre-deregulation period to about 65 in the post-deregulation period following deregulation.

The study also showed that the average age of equipment rose from 3.7 years to 5.2 years. The same study also pointed out that less than 4% of truck drivers were operating in excess of 15 hours per day in the pre-deregulation period. In the post-deregulation period that number had jumped to 8%. I am sure that some of you would say that 15 hours a day is far too long; maybe even 12 is far too long.

We again refer to some further studies. The AAA foundation for traffic safety determined that driver fatigue was a primary cause of over 40% of heavy truck accidents. The foundation warned that hours of service violations by transport drivers had become the order of the day. The next paragraph refers to a survey carried out in September 1986 among truck drivers themselves, and their perceptions were that the conditions of operation were less safe.

We point toward the bottom of that page to the experience in California, and there are a series of graphs on the page following that demonstrate that truck accident rates have surged since 1983. The workers' compensation rates in trucking have skyrocketed since deregulation. Despite the increase in accident rates, maintenance expenses have been cut back significantly. Industry-sponsored safety programs have dropped off markedly after deregulation.

We point out that this problem we see in California could be even magnified in Canada, given where we stand with our national safety code and the problem that could be sustained in this country by the influx into Canada of unsafe vehicles.

On page six, we come to the conclusion on this particular issue, and we say to government and we say to the Senate and to this committee that the government should proceed with the economic deregulation; with that we have no quarrel. We have no quarrel with the substance of the legislation.

However, we say there is an important concern on safety, and that has to be dealt with. We urge that this committee take heed of that and take the position that economic deregulation must not precede the creation of this safety net from coast to coast. We are not all that far away from it. The CCMTA shows that they will largely have the safety net in place by some time in mid-1989. We say all right, if that is when they can get their safety net into place, then that is when economic deregulation should come into effect. If they can do it faster, fine. We just suggest there has to be the synchronization of timing on the national safety code.

We end up, as you will see toward the bottom of that page, with just one simple recommendation, but we think it is ter-

[Traduction]

sont accrues et les charges sont augmentées, tout comme la vitesse des véhicules.

Nous nous fondons également sur des études menées en 1986 aux États-Unis avant et après la dérèglementation. Une d'entre elles démontre que les camions roulaient, avant la dérèglementation, à un vitesse moyenne de 60 milles à l'heure qui a grimpé à 65 milles à l'heure après la dérèglementation.

Cette étude a, en outre, révélé que l'âge moyen de l'équipement est passée de 3.7 ans à 5.2 ans. Selon la même étude, moins 4 p. 100 des camionneurs conduisaient plus de 15 heures par jour avant la dérèglementation; après, ce nombre a atteint 8 p. 100. Je suis certain que la plupart d'entre vous estimez qu'il est excessif de conduire 15 heures par jour et même 12 heures.

Nous avons aussi consulté d'autres études. La fondation AAA pour la sécurité routière a conclu que la fatigue du chauffeur était la principale cause de plus de 40 p. 100 des gros accidents de camionnage. Il faut ajouter qu'il fallait se pencher sur le problème des infractions commises par les camionneurs en ce qui a trait à la durée du travail. Le paragraphe suivant a trait à une enquête menée en septembre 1986 chez les camionneurs et selon laquelle ils ont l'impression que les conditions dans lesquelles se fait le camionnage sont moins sécuritaires.

Nous nous reportons maintenant au bas de la page, à l'expérience vécue en Californie; il y a un ensemble de graphiques qui démontrent que le taux d'accidents dans le secteur du camionnage a augmenté depuis 1983. Les taux d'indemnisation des travailleurs du camionnage ont monté en flèche depuis la dérèglementation. En dépit de l'augmentation des taux d'accidents, les dépenses d'entretien ont diminué sensiblement. De plus, le nombre de programmes de sécurité parrainés par l'industrie a nettement baissé après la dérèglementation.

Précisons que le Canada pourrait connaître des problèmes encore plus grave que la Californie compte tenu de notre code national de sécurité et des risques liés à l'afflux de véhicules non sécuritaires au Canada.

À la page 6, nous présentons notre conclusion sur le sujet: nous disons au Sénat, à ce comité et au gouvernement que ce dernier devrait mettre en œuvre la dérèglementation; nous n'avons aucun doute là-dessus et nous ne remettons pas en cause l'essentiel de la loi.

Toutefois, nous sommes d'avis qu'il existe un important problème de sécurité et qu'il faut s'y intéresser. Nous pressons le comité d'en tenir compte et nous croyons que la dérèglementation ne doit pas être instituée avant que la sécurité ne soit assurée d'un océan à l'autre. Nous ne sommes d'ailleurs pas si loin du but. La CCATM a indiqué que les mécanismes nécessaires pouvaient être mis en place au milieu de l'année 1989. Nous soutenons que si c'est la date à laquelle ils seront au point, c'est celle où la dérèglementation devra commencer. Si le processus peut être plus rapide, tant mieux. Nous recommandons simplement qu'il y ait un certain synchronisme en ce qui a trait au code national de sécurité.

Nous terminons, comme vous le remarquerez à la fin de la page, avec une seule recommandation, toute élémentaire, que

[Text]

riblemment important. We recommend that this committee give consideration to recommending to the Senate that Bill C-19 be altered in one simple respect: that subclause 29.(1) of Bill C-19 be deleted, and substituted with the following words:

This Act, except section 24, shall come into force on a date to be promulgated by the Governor in Council.

We think that is eminently fair and eminently reasonable. As soon as the Government of Canada feels that the safety net is in place, they can implement the deregulation. The trucking industry is ready for it.

Given the way that Mr. Crosbie has proceeded with this in terms of discussions with the provincial ministers, we think it is terribly wise, and we think he would want to consult with the provincial transport ministers before he goes to Cabinet here in Ottawa and says the safety net is ready and recommends the implementation of Bill C-19 on whatever day they choose.

Gentlemen, that is our submission. We make that one sole recommendation, which we think is important.

Senator Le Moyne: What I read in page four of your brief recalls to me what I read a long time ago about the way railroads were run in France and in Canada, let us say, at the turn of the century and even before. We sometimes had some locomotive drivers who were 18 hours on the footplate. Sometimes they would fall asleep and there would be of course a big accident. That was continued up to the 1940s—although perhaps not 18 hours a day, but 12 and more—and no driver had any recourse. I would like to hear some comments here about this retrograde practice, some comments on the inhumanity of what is entailed there in driving big trucks 15 hours or more.

Mr. Cope: Certainly there are two ways to approach this question of hours of service. Where a company is in control and where a company is directing a driver to operate certain hours of the day or to meet a particular schedule, then the company takes a great responsibility for ensuring that this driver works hours that are within human capability and that meet the laws and regulations of the country.

Then you have in Canada a great number of owner-drivers. These are gentlemen and ladies who purchase their own equipment and contract their services out to a company. They will take on jobs and assignments and they will be the determiner; they will self-determine how many hours they are going to drive. In a competitive world, we see the pressure on them to drive excessive hours to compete with others for the contracts that are available. So we say that these owner-drivers, because of those economic pressures, might exceed their own human capabilities and run into accidents. It is necessary for government to establish some parameters, some guidelines, some rules, some laws, to ensure they do not go beyond the limits of their human capability.

Senator Le Moyne: That goes without saying, and it should be very stiff. But what about the companies? Are they so pure,

[Traduction]

nous jugeons extrêmement importante. Nous recommandons que le comité envisage la possibilité de recommander au Sénat que le projet de Loi C-19 soit amendé en un seul point, c'est-à-dire que l'alinéa 29(1) soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

Cette loi, à l'exception de l'article 24, devrait entrer en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil. Nous croyons que cette suggestion est juste et raisonnable. Sitôt que le gouvernement du Canada jugera que les mécanismes de sécurité suffisants sont en place, la déréglementation pourra être instituée. L'industrie du camionnage y est prête.

M. Crosbie a bien mené les discussions avec les ministres provinciaux et nous estimons qu'il conviendrait de consulter les ministres des Transports provinciaux avant d'aviser Ottawa que les mécanismes de sécurité sont au point, et de recommander l'adoption du projet de Loi C-19 à la date qu'il aura choisie.

Messieurs, voilà notre point de vue. Nous ne faisons qu'une recommandation que nous jugeons importante.

Le sénateur Le Moyne: Quand j'ai lu la page 4 de votre mémoire, je me suis rappelé ce que j'avais lu, il y a longtemps, concernant les chemins de fer en France et au Canada, au début du siècle et même avant. Il arrivait que des conducteurs de locomotive restent sur la plate-forme 18 heures d'affilée. Ils tombaient parfois endormis et il se produisait alors de graves accidents. La situation a duré jusqu'aux années 40 et les conducteurs n'avaient aucun recours; ils ne travaillaient peut-être pas 18 heures par jour, mais, tout de même, 12 heures et plus. J'aimerais bien entendre vos commentaires sur ces pratiques rétrogrades et sur le caractère inhumain de l'obligation de conduire un camion 15 heures ou plus.

M. Cope: Il y a deux manières d'envisager la question de la durée du travail. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise qui demande à un chauffeur de conduire certaines heures par jour ou de respecter un horaire donné, elle doit faire en sorte que le chauffeur ait un horaire raisonnable et qu'il se conforme aux lois et aux règlements du pays.

Par ailleurs, au Canada, il y a un grand nombre de chauffeurs-proprétaires. Il s'agit d'hommes et de femmes qui ont acheté leur propre équipement et qui louent leurs services à contrat à une compagnie. Ils décrochent des contrats et demeurent les maîtres d'œuvre; ce sont eux qui déterminent combien d'heures ils vont passer sur la route. Dans un monde concurrentiel, ces chauffeurs propriétaires sont poussés à faire de trop longues heures de route afin de l'emporter sur leurs concurrents au moment de décrocher de nouveaux contrats. Aussi en viennent-ils, à cause de toutes ces pressions économiques, à aller au-delà de leur capacité physique et à être victimes d'accidents. Il faut que le gouvernement veille à mettre en place des paramètres, des lignes directrices, des règlements ou des lois qui lui permette de s'assurer que les chauffeurs propriétaires ne vont pas au-delà de leur capacité physique.

Le sénateur Le Moyne: Cela va sans dire, et les règles en question devraient être rigoureuses. Mais qu'en est-il des compagnies? Sont-elles à ce point sans faute, sont-elles vraiment à

[Text]

are they so liberal in the use of their drivers? Are they exercising so much restraint?

Mr. Cope: I would say the vast major of the trucking industry in Canada is a very responsible industry. The trucking industry, both as represented by the Canadian Trucking Association and all of the provincial associations—there is no higher priority in any of these trucking companies or trucking industry than safety. Mind you, you are going to find amongst a large constituency those who are not the responsible operators, and that is where we say you have to have rules identifying these irresponsible operators quickly and putting restraints on what they can do.

Senator Le Moyne: Thank you. Mr. Chairman, I will defer to others concerning U.S. competition and the slow erosion of Canada. Thank you.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: I am looking at a document called the final report on the impact of proposed regulatory reform on extra-provincial trucking, prepared by TransMode Consultants Inc., December 1986. In their report on page 63, there is a section on safety implications of regulatory reform in Canada. There they say that first, it is important that the national safety code be endorsed and implemented by all parties as soon as possible. This is likely to be a difficult task since meaningful agreement on uniform safety standards will require provincial governments to incur significant costs for the additional enforcement required.

A little bit further down, they say that probably insufficient attention has been focused on the issue of enforcement. New safety standards, which are clearly needed regardless of economic regulation, will have little effect without corresponding increases in the number of provincial inspectors to examine vehicle safety, more police or greater enforcement of traffic laws, and perhaps additional staff to monitor maintenance practices. And then they go on to other points.

Now, you seem to be convinced that if the national safety code were to be achieved and put in place, the situation would be healthy. You do not say anything about this matter of adequate enforcement of the code once it has been put in place. Do you think there is a need for an increase in the number of inspectors, possibly more police and perhaps additional staff monitoring maintenance practices?

Mr. Cope: Yes, senator, I certainly do. I can subscribe to all of the comments that you have read out from the TransMode report. I think it is important to know that technology is being developed now in a way that will assist us in doing the job. For example, in Ontario they spent some four or five years developing a system for recording violations against any of the laws or regulations in effect. It is a computerized system. It will be set up in all of the weigh scale stations throughout the province of Ontario, and I think the same type of system will eventually find its way across Canada.

[Traduction]

ce point libérales dans leur attitude vis-à-vis leurs chauffeurs? Imposent-elles des limites à ces derniers?

M. Cope: Selon moi, au Canada, la grande majorité des exploitants de l'industrie du camionnage sont des gens très responsables. Dans cette industrie, comme en témoigne l'Association canadienne du camionnage ainsi que toutes les associations provinciales, aucune priorité ne l'emporte sur la sécurité et ce, pour tous les exploitants de cette industrie. Toutefois, il est bien certain qu'on peut trouver dans une grande circonscription des exploitants irresponsables. Et c'est justement pour qu'il soit possible de déceler ces exploitants rapidement et de leur imposer des limites qu'il importe que le gouvernement fixe des limites.

Le sénateur Le Moyne: Merci. Monsieur le président, je vais renvoyer à d'autres la question de la concurrence américaine et de la lente érosion de l'industrie canadienne. Merci.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: J'ai avec moi une copie du rapport final de TransMode Consultants Inc. sur l'impact de la réforme réglementaire proposée sur le camionnage extraprovincial. A la page 63 de ce rapport, qui a été publié en décembre 1986, il est question des conséquences de la réforme réglementaire sur la sécurité au Canada. On y mentionne, tout d'abord, qu'il importe que le code national de sécurité soit endossé et appliqué par toutes les parties concernées le plus tôt possible. Ce ne sera pas là chose facile, semble-t-il, étant donné que la mise en place de normes de sécurité uniformes entraînera pour les gouvernements provinciaux des coûts importants.

Un peu plus loin, on mentionne qu'on a probablement apporté trop peu d'attention à la question de l'application des normes. L'adoption de nouvelles normes de sécurité, nouvelles normes qui s'imposent manifestement en dépit de la réglementation économique, aura peu d'effet si par ailleurs on ne voit pas à augmenter le nombre des inspecteurs provinciaux chargés d'inspecter les véhicules, à augmenter le nombre des policiers chargés de faire appliquer le code de la route ou à rendre la surveillance policière plus rigoureuse, ainsi qu'à augmenter le nombre des personnes chargées d'exercer un contrôle sur les pratiques en matière d'entretien des véhicules. Et le rapport de continuer ainsi.

Vous semblez convaincu que les problèmes seront réglés quand le code national de la sécurité sera terminé et en vigueur. Vous ne dites rien au sujet des moyens à prendre pour obtenir que le code soit respecté. Ne devrait-on pas augmenter le nombre des inspecteurs, ou même le nombre des policiers et du personnel chargé de contrôler les pratiques en matière d'entretien des véhicules?

M. Cope: Oui, je suis de cet avis, monsieur le sénateur. Je souscris à toutes les observations dont vous nous avez fait part et que vous avez lues dans le rapport de TransMode Consultants Inc. Je pense qu'il est important de savoir que la technologie met à notre disposition de nouveaux moyens qui vont nous faciliter la tâche. L'Ontario, par exemple, a consacré de quatre à cinq ans à la mise au point d'un système de consignation des infractions aux lois ou règlements en vigueur. Il s'agit d'un système informatisé. Des terminaux seront installés dans toutes les stations de pesage de la province. À mon avis, on

[Text]

I think there will be some need for increased inspection and certainly enforcement. Rules and regulations are seldom any good without a proper enforcement system, but we think all of these things are within attainment. They are in the public interest. Certainly the research that has gone into the program in Ontario has determined that with some increase in the number of inspectors and with a good system and a good set of rules, the system can and will be properly enforced.

Senator Stewart: My next question relates to the impact of American carriers. Again I am using the same document, which has a section discussing this particular matter. The section begins by saying that transborder business represents a significant portion of Canadian carriers' operation. It goes on to say this is particularly true of Ontario and to a much lesser extent Quebec.

Because of the shape of the American economy and transportation system, part of Canada, particularly southern Ontario and part of Quebec, is really like an arc at the top of a great circle. Consequently, it will be possible for American truckers to provide service in Canada from their American centres more cheaply than it would be for Canadian carriers to make a comparable penetration into the United States. They seem to predict that the result of this will be a loss of business to Canadian carriers. They sum up by saying Canadian carriers do not have a similar advantage in Ontario, since U.S.-based carriers can effectively access most of this market from their terminals near the border.

I notice you make reference to this problem or a similar problem, but you pass it by. Is that because this is not an important problem, or is it because you have decided there is really no point in protesting against what is happening because it is a foregone conclusion, with the result that you focus simply on the safety consideration?

Mr. Cope: Certainly the competitive factor of the U.S. carriers is very important to us. We have looked into it substantially. In the early days of the debate on deregulation we tried to interest the various levels of government in what they should do about the fact that the Americans would have a substantial advantage over Canada. Besides the lower costs in terms of taxes as well as the social and labour costs they have to bear, they have the network of a transport system that runs from Maine to Florida and from Washington to California. They have a massive infrastructure available. It is quite easy for them just to whip into Canada and get the cream of the Canadian traffic in places like Vancouver and Montreal and Toronto. We recognize this. At one stage we would have wanted government to address it and attempt to contain it. Now we have decided there is a wave toward deregulation coming, whether we think it is a good idea or not.

[Traduction]

finira un jour ou l'autre par trouver ce même genre de système partout au Canada.

Je pense qu'il va falloir qu'on insiste davantage sur l'inspection ainsi que, il va sans dire, sur l'application des règles et règlements qui ne seront pas de beaucoup d'utilité sans un système approprié de mise en œuvre. Tous ces objectifs, à mon sens, sont réalisables. C'est l'intérêt public qui est en jeu. Chose certaine, la recherche qui a été menée en Ontario a permis d'établir qu'il est bel et bien possible de faire appliquer les règles et règlements, si l'on veille à augmenter le nombre des inspecteurs et à établir des règles appropriées.

Le sénateur Stewart: Ma prochaine question concerne les transporteurs américains. Cette question est aussi traitée dans le rapport que j'ai déjà cité. Au début de la section pertinente, on dit que les transports transfrontaliers représentent une portion importante des opérations des transporteurs canadiens. Puis on indique que cette remarque s'applique tout particulièrement à l'Ontario ainsi qu'au Québec, bien que dans une mesure beaucoup moindre.

A cause de la géographie économique des États-Unis et de leur réseau de transport, une certaine région du Canada, et tout particulièrement le sud de l'Ontario et une partie du Québec, se présente vraiment comme un arc au-dessus d'un grand cercle. Aussi les entreprises américaines de camionnage pourrout-elles desservir le Canada à partir de centres américains à un coût beaucoup moindre que celui que devraient absorber les transporteurs canadiens pour offrir un service comparable aux États-Unis. Le rapport laisse entendre que cet état de chose entraînera un ralentissement de l'activité pour les transporteurs canadiens. Les auteurs résument en disant que la situation des transporteurs canadiens de l'Ontario n'est pas aussi avantageuse que celle des transporteurs américains qui, eux, ont effectivement accès à la majeure partie de ce marché à partir de leurs terminus situés près de la frontière.

Vous avez fait allusion à ce problème ou à un problème similaire, mais sans plus. Est-ce parce qu'il ne s'agit pas là d'un problème important ou parce que vous avez décidé qu'il n'y avait pas lieu de protester contre cet état de choses, inévitable, et que vous ne vous intéressez plus qu'à la question de la sécurité?

M. Cope: La concurrence des transporteurs américains est une question que nous jugeons très importante. Nous l'avons examinée à fond. Lorsque s'est ouvert le débat sur la déréglementation, nous avons essayé, dans les premiers jours, d'amener les divers paliers de gouvernement à considérer ce qu'ils devraient faire pour éviter que les transporteurs américains n'aient un très net avantage sur les transporteurs canadiens. Non seulement les coûts, tant pour ce qui est des taxes que des coûts sociaux et de la main-d'œuvre, sont moins élevés aux États-Unis, mais les transporteurs de ce pays disposent d'un réseau de transport qui va du Maine à la Floride et de Washington à la Californie. Leur infrastructure est imposante. Il est assez facile pour eux de tout simplement entrer au Canada et de prendre la crème du trafic canadien dans des endroits tels que Vancouver, Montréal et Toronto. Nous reconnaissons ce fait. À un moment, nous aurions voulu que le gouvernement s'attaque à ce problème et essaie d'endiguer la vague. Mainte-

[Text]

We are trying to focus on getting the proper safety safeguards in place. The economic issues may have to be addressed in a different context, perhaps in the context of free trade or tax reform so the disadvantages that now accrue to Canadian carriers do not worsen. It is hoped they will get a little better or you are going to find a steady drift of Canadian-based carriers moving just south of the border and still operating the same type of system they operate now.

In conclusion, I would say your last question was accurate. We had not lost our mindfulness of the situation, but we felt what was practical to achieve in appearing before this Senate committee . . . It is not often the Senate of Canada will refer back a bill to the House of Commons in any particular way. They are only going to do it on issues they think are of immense importance. In our judgment, we thought you would see the issue of safety was of immense importance and that we were not going to deviate from the thrust of the policy proposed in Bill C-19. We were going to accept it as a package. All we are doing is suggesting a protective net around the timetable for the implementation.

Senator Davey: May I ask a supplementary question? Do you expect free trade will save the day for you, that this problem will be ended with free trade?

Mr. Cope: It is difficult to predict, senator. Within the context of free trade negotiations it is possible to get a reciprocity between access to state authorities and provincial authorities.

Senator Davey: I know it is possible, but do you think it will happen?

Mr. Cope: I think the free trade discussions have a lot of pressure on them. I think there are bigger difficulties than the trucking issue facing the group trying to negotiate.

Senator Davey: If the free trade negotiations are unsuccessful, what will you do?

Mr. Cope: Every time we appear before any government body we are going to be focusing on cost issues, tax issues, tax reform, and on the question of diesel fuel taxation and compensation for loss of value of operating authorities. We are going to be focusing on the kinds of issues which are not going to be dealt with in the context of Bill C-19, but can be dealt with by government in some other way.

The Chairman: Senator MacDonald.

Senator MacDonald: Gentlemen, are you truckers or are you professional members of the association?

Mr. Cope: I am a professional member of the association. John Saunderson is vice-president of public affairs for CP Trucks. He is a trucker.

[Traduction]

nant, nous savons qu'il y aura déréglementation, que cela soit une bonne idée ou non.

Nous nous efforçons d'obtenir que la sécurité soit protégée. Il est possible qu'il faille examiner les questions économiques dans un contexte différent, dans celui peut-être du libre-échange ou de la réforme fiscale, en vue de trouver des moyens d'empêcher que la situation de désavantage où se retrouvent les transporteurs canadiens ne s'aggrave. Il est à espérer que la situation va s'améliorer quelque peu, sans quoi les transporteurs Canadiens vont, les uns après les autres, aller s'installer au sud de la frontière et continuer d'exploiter leur entreprise.

En conclusion, je tiens à souligner l'à-propos de votre dernière question. Nous n'avons pas cessé de nous intéresser à la question. Nous pensions qu'il était plus pratique, en préparation des délibérations de ce comité du Sénat . . . Il est rare que le Sénat du Canada renvoie un projet de loi à la Chambre des communes. Cela ne se produit que pour des questions de la plus haute importance. Nous estimions, quant à nous, que la question de la sécurité revêtait énormément d'importance. Nous n'avions pas l'intention de dévier de l'esprit de la politique proposée dans le projet de loi C-19. Notre intention était de l'accepter globalement. Tout ce que nous faisons, c'est proposer une marge de sécurité autour de l'échéancier proposé pour la mise en œuvre du projet de loi.

Le sénateur Davey: Puis-je poser une autre question? Vous attendiez-vous à ce que le libre-échange soit une solution, à ce que le problème dont vous parlez disparaisse avec le libre-échange?

M. Cope: C'est difficile à dire, monsieur le sénateur. Dans le contexte des négociations sur le libre-échange, il est possible d'obtenir qu'il y ait réciprocité d'accès, pour les États américains et les provinces.

Le sénateur Davey: Je sais que c'est possible, mais croyez-vous que cela se fera?

M. Cope: Je crois que les négociations sur le libre-échange font l'objet de beaucoup de pression. À mon sens, les responsables de ces négociations ont devant eux des questions beaucoup plus épineuses que celles du camionnage.

Le sénateur Davey: Si les négociations sur le libre-échange aboutissent à un échec, que ferez-vous?

M. Cope: Toutes les fois que nous comparaitrons devant un organisme gouvernemental, nous mettrons l'accent sur les coûts, les taxes, la réforme fiscale et sur la question des taxes sur le carburant diesel ainsi que sur la compensation des pertes encourues par les exploitants. Nous allons mettre l'accent sur les points qui ne sont pas touchés par le projet de loi C-19, mais relativement auquel le gouvernement peut intervenir par d'autres moyens.

Le président: Sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald: Messieurs, êtes-vous des camionneurs ou des membres professionnels de l'Association?

M. Cope: Je suis un membre professionnel de l'Association. John Saunderson est vice-président des affaires publiques chez CP Trucks. Il est camionneur.

[Text]

Senator MacDonald: The submission of the Canadian Trucking Association and your submission are the same. You do not differ in any way.

Mr. Cope: We do not. We are consistent in our objectives.

Senator MacDonald: When you read the evidence of the last couple of years, you could be forgiven if you came to the conclusion that the truckers have used safety as an alibi or a scapegoat to a so-called regulatory reform. Generally speaking, that is the theme running through it.

The reference to the famous CBS program *60 Minutes* has been almost entirely discredited. Are you going to table the California statistics with us? Others about accident rates have been tabled. You seem to be trying to prove that the California or the American experience has caused more accidents, loss of jobs. Where is your evidence to back that up? Are you going to leave it with us?

Mr. Cope: We have drawn attention in our brief to the particular studies that record the statistics and results we feel are valid. We recognize there have been other studies and other statistics kept that prove other things.

Senator MacDonald: There are the California statistics themselves, for instance. That is the material we have. But if you have something else to support your assertion, we would like to have it.

Mr. Cope: We have another booklet that cites a number of examples that draw a link between deregulation and safety deterioration.

As for California, it was only this past March that this state decided to reregulate the trucking industry because of the problems incurred since deregulation. They have reimposed a great deal of rate control. They admit that one of their big mistakes was not having their safety net in place in time, and they are trying to put things right. We have not dreamed up our facts. We got them from the California Highway Patrol and bodies such as that, and they demonstrate the points we contend.

Senator MacDonald: It would be nice to have the information you have, because there seems to be a bit of confusion on this thing. I do not know whether the so-called reregulation had all that much to do with safety in California. I think there were some other issues too.

Mr. Cope: Yes, there were. They were concerned with the number of business failures. We have not dwelt on that today, but there is going to be a large number of business failures in Canada with deregulation. We have accepted that this is going to happen.

Senator MacDonald: What percentage of truckers in Canada do you represent? If every trucker was incorporated, how many would the Canadian Trucking Association represent—50%?

[Traduction]

Le sénateur MacDonald: Les idées que vous émettez sont tout à fait identiques à celles qu'on retrouve dans le mémoire de l'Association canadienne de camionnage. Aucune différence.

M. Cope: Non, nos objectifs sont les mêmes.

Le sénateur MacDonald: Il est possible qu'à la lecture des comptes rendus des deux dernières années, vous ayez conclu que les camionneurs s'étaient servi de la sécurité comme d'un alibi ou d'une diversion pour échapper à la fameuse réforme réglementaire. De façon générale, c'est ce thème qui revient d'un bout à l'autre.

On n'a, à toutes fins utiles, accordé aucune importance au fameux reportage diffusé à l'émission *60 minutes* de CBS. Avez-vous l'intention de tenir compte des statistiques de la Californie? D'autres statistiques sur les accidents ont été retenues. Vous semblez essayer de prouver que la déréglementation en Californie ou aux États-Unis, d'une manière générale, a entraîné plus d'accidents et a fait perdre des emplois. Prouvez-le donc. Allez-vous nous donner le document en question?

M. Cope: Dans notre exposé, nous avons attiré l'attention sur les études qui contiennent les données statistiques et les résultats que nous jugeons valides. Nous admettons cependant qu'il existe d'autres études et d'autres données statistiques qui prouvent d'autres points.

Le sénateur MacDonald: Nous avons, par exemple, les statistiques de la Californie; c'est sur elles que nous nous basons. Toutefois si vous disposez d'autres preuves pour étayer votre affirmation, présentez-les nous.

M. Cope: Eh bien, nous avons un autre livret qui contient un certain nombre d'exemples du rapport entre la déréglementation et la diminution de la sécurité.

Quant à la Californie, ce n'est qu'en mars de cette année que cet État américain a décidé de réglementer à nouveau l'industrie du camionnage en raison des conséquences de la déréglementation. On y a réinstauré un contrôle strict des tarifs. Il a été admis que l'une des erreurs les plus graves a été de ne pas avoir instauré de mesures de sécurité à temps; c'est pourquoi on essaie de corriger toute cette situation. Nous n'avons pas inventé les données; nous les tenons de la California Highway Patrol et d'organismes semblables, et ils prouvent ce que nous avançons.

Le sénateur MacDonald: Ce serait bien si nous pouvions consulter les documents dont vous disposez, car il semble y avoir un peu de confusion à cet égard. Je me demande si la «règlementation» a réellement été effectuée en Californie en raison de la diminution de la sécurité; je pense qu'il y avait d'autres raisons à cela.

M. Cope: Oui, en effet... les faillites. Nous n'en avons pas vraiment parlé aujourd'hui, mais la déréglementation entraînera beaucoup de faillites au Canada; nous avons accepté cela comme un fait inéluctable.

Le sénateur MacDonald: Quel pourcentage des camionneurs canadiens représentez-vous? Si toutes les entreprises de camionnage étaient constituées en sociétés, combien d'entre-

[Text]

Mr. Cope: In Canada there are probably something on the order of 200,000 to 300,000 truckers—that is, employees of trucking firms. I would say the Canadian Trucking Association and provincial associations represent 75% or 80% of truckers nationally. In Ontario, we represent by our count 75% of the business in the for-hire trucking industry.

Senator MacDonald: Coming back to the issue of safety, you first became aware of this in October 1985. The memorandum of understanding with the provinces was signed in March. Without the passage of these bills there is no funding for provincial assistance. I mean the \$23 million that they require to do the things they intend to do.

You mention that economic regulation and safety are linked. I suggest to you that I cannot see a link. What is the link between the economic regulatory forum and safety? There are trucks on the road now. A new safety code is important whether or not you had Bill C-19.

Mr. J. Saunderson, Vice-President, Public Affairs, Ontario Trucking Association: Senator, what you are talking about is your own link in the bill between deregulation and safety. In fact, the bills before you link safety in the national safety program with deregulation. They are all effectively in the same bill.

What we are looking at with deregulation is drastically increased competition, and for Canadian carriers a virtual invasion of U.S. carriers into the competition mix, which they did not have in the United States.

What appeared to happen in the United States was that through this competition carriers made less money. Many of them became financially disabled or distressed. It was these carriers who began to take risks with hours of service, maintenance practices, use of older equipment, and violations of highway safety rules. This is where the enforcement of safety programs is required in order to ensure that there is not an overall increased risk to the public. And it is in this link among increased competition, deteriorating profits, and a struggle for survival that the safety link has a very clear impact.

I think Ray has before him a very recent study by Professor Garland Chow from the University of British Columbia in connection with a conference at Northwestern University in Chicago very recently where the whole issue of safety versus regulation was discussed by academics, by carriers, and by governments at a very high level. His observations are very pertinent to your question.

[Traduction]

elles l'Association canadienne du camionnage représenterait-elle? 50p. 100?

M. Cope: On compte probablement, au Canada, quelque chose comme 200 000 à 300 000 camionneurs, c'est-à-dire 200 000 à 300 000 personnes employées par des entreprises de camionnage. Je dirais que l'Association canadienne du camionnage et ses homologues provinciales représentent 75 ou 80 p. 100 de tous les camionneurs canadiens. Selon nos calculs, l'association ontarienne représente 75 p. 100 du chiffre d'affaires de l'industrie de la location de camions.

Le sénateur MacDonald: Pour en revenir à la sécurité, vous avez commencé à vous en préoccuper en octobre 1985. Le protocole d'entente avec les provinces a été signé en mars. Si ces projets de loi ne sont pas adoptés, il n'y aura pas les fonds prévus pour l'aide provinciale. Je veux dire qu'il n'y aura pas les 23 millions de dollars dont elles ont besoin pour mener à bien leurs projets.

Vous soulignez qu'il y a un apport entre la réglementation économique et la sécurité. Permettez-moi de vous dire que je n'en vois aucun. Dites-moi donc, quel est le lien entre la réglementation économique et la sécurité? Des camions circulent sur les routes, maintenant. En fait, c'est un nouveau code de la sécurité qui est important, que l'on ait ou non adopté le projet de loi C-19.

M. J. Saunderson, vice-président des affaires publiques de l'Ontario Trucking Association: Monsieur le sénateur, ce dont vous parlez, c'est du lien que vous faites, dans le projet de loi, entre la déréglementation et la sécurité. En réalité, les projets de loi que vous étudiez établissent un rapport entre la sécurité, dans le cadre du programme national de sécurité et la déréglementation. Tout cela se trouve, en fin de compte, dans le même projet de loi.

Avec la déréglementation, il faut s'attendre à une augmentation considérable de la concurrence et, pour ce qui est des transporteurs canadiens, à une invasion virtuelle du marché par les transporteurs américains. Or, ce problème ne s'est pas posé aux États-Unis.

Aux États-Unis, cette concurrence accrue semble avoir réduit les profits des transporteurs. Bon nombre d'entre eux ont eu des difficultés financières sérieuses, voire insolubles. Ce sont eux qui ont commencé à jouer avec les heures de service, à modifier les habitudes en matière d'entretien, à utiliser du vieux matériel et à faire des entorses aux règlements relatifs à la sécurité sur les autoroutes. C'est dans ce secteur qu'il faut veiller à l'application des programmes de sécurité pour que le grand public ne coure pas un plus grand risque. C'est sur cette chaîne de la concurrence accrue, d'une diminution des profits et de la lutte pour survivre que la sécurité a une incidence réelle.

Je crois que Ray a en main une étude très récente du professeur Garland Chow de l'université de la Colombie-Britannique. Cette étude porte sur une conférence tenue dernièrement à l'université Northwestern de Chicago au cours de laquelle des universitaires, des exploitants d'entreprise de transporteurs et de fonctionnaires supérieurs des divers paliers de gouvernement se sont penchés sur la question de la sécurité

[Text]

Mr. Cope: Perhaps I could just read a couple of sentences from the report. Professor Garland Chow from the University of British Columbia states that deregulation has reduced the profitability of motor carriers. He considers that financially strapped carriers tend to practise unsafe driving practices, defer maintenance and equipment replacement, and use more owner-operators. According to him, both safety and financial health in the trucking industry is perceived to have declined since deregulation. The carrier which eventually goes bankrupt spends less on safety and maintenance, has older equipment, and depends on owner-operators more than carriers not going bankrupt. As these financially distressed carriers approach their eventual demise, they spend even less on safety and on new equipment, and more on subcontracted line haul.

Senator MacDonald: When I said there was no link between the two, I was trying to indicate that a national safety code was important whether or not we had Bill C-19. Without the work on the regulatory reform, we would not have had a national safety code. It is contained in the terms of the bill.

When you make references to the United States competition, you are aware of the fact that you do have an opportunity for a review mechanism—complaints with regard to unfair treatment, opportunities for the Canadian government to retaliate, to countervail, hopefully not to be used. Does that give you any comfort?

Mr. Cope: Not sufficient comfort, senator. Where that body is dealing with trans-border operations and extra-provincial type operations, there is certainly some hope that if there were a problem the government of the United States could remedy it. But where we are talking about problems that take place solely within a state, that review body cannot really, other than request a state to give reconsideration to the matter, put any pressure on that state to change its rules.

Mr. Saunderson: I think we are also looking at the situation where U.S. transport lawyers estimate that there are some 600 to 800 significant U.S. carriers with applications waiting in the wings for January 1, 1988. If there is a very substantial impact on safety or on the survival of the Canadian carrier industry, a review mechanism way down the road will be too late. Deregulation is going to happen when this bill is put into effect, and that is when the significant changes are going to happen, and they are going to happen very quickly.

[Traduction]

par opposition à la réglementation. Ses observations se rapportent exactement à votre question.

M. Cope: Peut-être me suffirait-il de lire quelques pages du rapport? Le professeur Garland Chow de l'université de la Colombie-Britannique affirme que la déréglementation a entraîné une baisse de la rentabilité dans les entreprises de transport routier. Il considère que les entreprises de transporteurs aux prises avec des problèmes financiers s'adonnent généralement à des pratiques de conduite imprudentes, reportent l'entretien et les réparations de matériel ou son remplacement et font appel aux services d'un plus grand nombre de propriétaires-exploitants. Selon lui, la sécurité et la santé financière de l'industrie du camionnage sont perçues comme des questions de moindre importance depuis la déréglementation. Les transporteurs qui font faillite à la longue dépenser ont moins d'argent pour la sécurité et l'entretien des véhicules, ont de l'équipement plus ancien et comptent davantage sur les services de propriétaires-exploitants que les entreprises saines. À mesure que ces entreprises accablées par des problèmes financiers approchent de leur fin, elles dépensent moins d'argent pour la sécurité et l'achat de matériel neuf et plus d'argent sur l'exploitation en sous-traitance.

Le sénateur MacDonald: Lorsque je vous ai dit qu'il n'y avait aucun lien entre les deux, je voulais vous signaler qu'il importe d'avoir un code national de sécurité, que nous ayons le projet de loi C-19 ou non. Si des travaux n'avaient pas été réalisés dans le cadre de la réforme réglementaire, nous n'aurions pas eu de code national de sécurité, car celui-ci est contenu dans les dispositions du projet de loi.

Lorsque vous faites allusion à la concurrence faite par les États-Unis, vous savez bien que vous avez la possibilité d'établir un mécanisme de révision—l'étude des plaintes relatives au traitement injuste, la possibilité pour le gouvernement canadien de riposter, d'user de mesures coercitives, ce qui ne se fera pas, on l'espère. Est-ce une réponse encourageante?

M. Cope: Non, elle ne l'est pas suffisamment, monsieur le sénateur. Lorsque cet organisme s'occupe du transport transfrontalier et extra-provincial, il y a sûrement lieu d'espérer que s'il existait un problème, le gouvernement des États-Unis pourrait y remédier. Toutefois, lorsqu'il s'agit de problèmes qui se posent uniquement au sein d'un état, cet organisme de révision ne peut vraiment exercer de pressions sur cet état pour qu'il modifie son règlement. Tout ce qu'il peut faire, c'est de lui demander de réexaminer la question.

M. Saunderson: Je crois qu'il convient de signaler en outre qu'aux États-Unis, les avocats spécialisés dans le droit du transport estiment qu'environ 600 à 800 grandes entreprises américaines de transporteurs n'attendent qu'au 1^{er} janvier 1988 pour réaliser certaines applications. Si cette situation a des répercussions importantes sur la sécurité ou la survie des entreprises canadiennes de transporteurs, il ne faut pas envisager l'établissement d'un mécanisme de révision dans l'avenir, car il sera trop tard. La déréglementation s'effectuera dès l'adoption du projet de loi C-19. C'est à ce moment-là que des changements importants surviendront et ce, très rapidement.

[Text]

Senator MacDonald: You have not, I think, addressed yourself to the so-called reverse onus tests, etc. A lot of the shippers would like to see this come into effect next January right away, and it has of course been put off for some period of time, that is to say before the so-called public interest.

Mr. Cope: We felt that the economic deregulation package had pretty much been put to rest or put to bed by the agreement between the Ministers on March 26 or 27. We are no longer debating the question of the shape of the economic deregulation package. We are focusing solely on the question of when the deregulation package goes into effect and the linkage with safety.

All we are saying is that a simple adjustment in that legislation would still leave the power with the Cabinet in Canada. When the Minister of Transport says we have things ready, which, according to these CCMTA projections, could be ready in the middle of 1989 or perhaps sooner, then we say that is the time to put it into effect. You know, once you have your safety net ready, then start the economic deregulation and all of the adjustments that is going to bring about.

Senator MacDonald: Even working now in July, we are still looking at January 1 date. It is indicated that it could be, depending upon which regulations you are talking about, something like four to six months to have this all in place. That is why we are trying to get royal assent for these two bills by August 15.

We then finally agree that this new safety code, Bill C-19, will mean better standards, better enforcement, inspectors, uniformity among the provinces, tougher insurance requirements—most of the enforcement is of course under provincial jurisdiction—training, licensing, road inspection, vehicle weights, etc.

There is a sum of money required. Most of the provinces have put their legislation in train. I just wanted to indicate that, because safety is your main consideration; it always has been.

Mr. Cope: We applaud the particular program. We think the national safety code and the program of elements you have just enumerated are excellent. All we are concerned with is getting them into place at the time deregulation goes into effect.

I am aware that there is a question of how this \$23 million is made available to the provinces so that they can move along with the implementation of the national safety code. I certainly do not want to see that threatened in any particular way. I think it is a sound investment of the Government of Canada to help the provinces come up to speed on that and \$23 million in this day and age is not a prohibitive amount. However, it is certainly not beyond the wit of man or the wit of the Treasury Office here in Ottawa to find a way to round up \$23 million.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald: Vous ne vous êtes pas penchés, je crois, sur la question des épreuves de charge inversée, etc. Bon nombre des expéditeurs souhaiteraient que cette disposition entre en vigueur en janvier prochain, mais il n'en est pas question pour le moment, soi-disant dans l'intérêt du public.

M. Cope: Nous étions d'avis que l'entente conclue entre les ministres le 26 ou 27 mars dernier avait mis fin au projet de dérèglementation économique ou que les ministres avaient décidé de la mettre en veilleuse. Ce n'est plus la question du projet de dérèglementation qui nous intéresse. Nous nous préoccupons uniquement de la date d'entrée en vigueur du projet de dérèglementation et de ses liens avec la sécurité d'exploitation.

De fait, tout ce que nous voulons dire, c'est qu'une légère modification de la loi permettrait au Cabinet canadien de conserver ses pouvoirs en la matière. Le Ministre des transports dit que nous sommes prêts, c'est-à-dire que selon les projections de la CCATM, nous pourrions l'être vers le milieu de 1989 ou peut-être un peu avant. Selon nous, c'est à ce moment-là que le projet devrait entrer en vigueur. Dès que le filet de protection est prêt, on peut entreprendre la dérèglementation économique et faire face aux changements que cette situation entraînera.

Le sénateur MacDonald: Nous sommes en juillet et l'on prévoit encore que la date d'entrée en vigueur sera le 1^{er} janvier. On indique que les travaux pourraient durer de 4 à 6 mois, selon le règlement concerné. C'est pourquoi nous tentons d'obtenir la sanction royale pour ces deux projets de loi d'ici le 15 août.

Nous sommes enfin d'accord pour reconnaître que le nouveau code de sécurité, soit le projet de loi C-19, signifie une amélioration des normes, une application plus stricte, le recours à des inspecteurs, une plus grande uniformité parmi les provinces et des exigences plus sévères au chapitre de l'assurance; la plupart des domaines d'application incombent bien sûr aux gouvernements provinciaux—formation, délivrance de licences d'exploitation, inspection des routes, pesage des véhicules, etc.

Il faut de l'argent. La plupart des provinces ont déjà entrepris les travaux préparatoires à l'application de la loi. Je tiens tout simplement à souligner que la sécurité d'exploitation est notre principal souci et l'a toujours été.

M. Cope: Nous approuvons ce programme particulier et nous estimons que le code national de sécurité et la liste des domaines que vous venez d'énumérer sont excellents. Tout ce qui nous intéresse, c'est qu'ils soient déjà en place au moment où le projet de dérèglementation entrera en vigueur.

Je suis au courant du fait qu'on s'interroge sur le mode d'affectation du montant de 23 millions de dollars aux provinces pour la mise en application du code national de sécurité. Je ne voudrais surtout pas que cette situation soit gâchée de façon particulière. Je crois que le gouvernement du Canada fait un placement sûr en aidant les provinces à accélérer leurs travaux relativement au projet. De nos jours, 23 millions de dollars, ce n'est pas un montant exagéré. Je suis sûr que le Conseil du Trésor à Ottawa trouvera le moyen de réunir cette somme.

[Text]

Senator Stewart: That is all that is necessary.

Senator Graham: Mr. Chairman, we have an appendix, appendix A, a letter to Mr. Cope from Minister Crosbie dated June 3 in response to Mr. Cope's letter to Mr. Crosbie of April 27. Mr. Cope responded to the Minister on June 9, appendix B, of which I have a copy, and I want to just read the second paragraph:

Given the fact that Bill C-19 is scheduled to come into force on January 1, 1988, or at such earlier date as may be fixed by proclamation, it now appears clear that unless Bill C-19 is amended there will be a minimum of 12 months between the onset of deregulation and the implementation of the basic features of the NSC. That is unacceptable. Many unnecessary accidents will take place in that 12-month period and many Canadians may die or be unnecessarily injured because deregulation and the implementation of the NSC are not synchronized.

I find that very disturbing. I am wondering, Mr. Cope, what kind of a response you have had from the Minister.

Mr. Cope: The Minister obviously has communicated with his advisers, who have been working diligently to move the national safety code along more quickly. Certainly a number of meetings have taken place to try to get a meeting of minds as between the provincial people and the federal people as to the elements and the timetable. Their spirit is right; it is just that their mission is difficult to accomplish in the timeframe we are looking at. There is the time to develop the code and the rules and how they are going to be handled and then there is the money requirement.

The money requirement can solve part of it, but part of it takes time. I think Mr. Crosbie believes somehow this work could get pushed along more quickly. I think perhaps he has faith that it would take place. Certainly he did not agree to the amendment we proposed. We proposed the same amendment to the legislation to him and to the committee in the other place that we are recommending to you. There is this time gap. It is there. Everybody admits it. I think the only area of disagreement is what the repercussions will be and how strong the link is between economic deregulation and a deterioration in safety.

We feel we have uncovered enough evidence to make us uncomfortable from both the United States and Australia, which went through this all 1950s. They had a terrible time down there. We do not want to go down the same road the Americans and the Australians have gone. If we are going to deregulate then let us deregulate, but let us get the safety net in place first.

Senator Graham: Do you think there would be sufficient time between mid-August and January 1 for the Minister to come to an agreement with the provinces so that they could be synchronized by January 1, 1988, when the act is supposed to come into force?

[Traduction]

Le sénateur Stewart: C'est tout ce qu'il faut.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, il y a une annexe, A. Il s'agit d'une lettre datée du 3 juin dernier que le ministre Crosbie a envoyé à M. Cope pour donner suite à une lettre que celui-ci lui avait adressée le 27 avril dernier. La réponse de M. Cope au Ministre, datée du 9 juin, figure comme l'annexe B. J'en ai un exemplaire et j'aimerais vous citer le deuxième paragraphe:

«Étant donné que le projet de loi C-19 devrait être adopté le 1^{er} janvier 1988 ou à une date antérieure arrêtée par proclamation, il y aura un intervalle d'au moins douze mois entre le début des activités de déréglementation et la mise en application des éléments fondamentaux du code national de sécurité, à moins que le projet de loi C-19 ne soit modifié. C'est inacceptable. Bon nombre d'accidents surviendront en train au cours de cette période de douze mois et bon nombre de canadiens risqueront en vain de perdre la vie et d'être blessés parce que la déréglementation et la mise en application du code n'ont pas été synchronisées».

C'est une situation inquiétante à mon avis. M. Cope, j'aimerais savoir quelle a été la réaction du Ministre.

M. Cope: De toute évidence, le Ministre s'est entretenu avec ses conseillers qui se livrent diligemment à des travaux en vue d'accélérer la mise en œuvre du code national de sécurité. Les responsables des gouvernements provinciaux et fédéral se sont réunis à plusieurs reprises pour arriver à un consensus au sujet des éléments à inclure et du calendrier. L'esprit est bon, c'est tout simplement que leur mission est difficile à réaliser dans ce délai consenti. Il faut du temps pour mettre au point le code et les règles et la façon de les traiter, et puis il y a le besoin d'argent.

L'argent peut résoudre une partie du problème, mais il y a aussi une partie qui exige du temps. Selon moi, M. Crosbie croit en quelque sorte que le travail pourrait se faire plus rapidement. Je pense qu'il avait peut-être bon espoir que cela se réaliserait. Il n'était certes pas d'accord avec l'amendement que nous proposons. Nous lui avons soumis à lui et au comité de l'autre endroit le même amendement législatif que nous vous recommandons. Il y a cet écart de temps. Il existe. Tout le monde le reconnaît. Je crois que le seul point sur lequel on ne soit pas d'accord soit celui des répercussions et de l'importance du rapport entre la déréglementation économique et la baisse du niveau de sécurité.

Nous estimons avoir trouvé suffisamment de preuves tant aux États-Unis qu'en Australie, qui ont vécu toute cette expérience dans les années 50, pour être mal à l'aise. Ces pays ont vécu des moments terribles. Nous ne souhaitons pas traverser ce que les Américains et les Australiens ont traversé. S'il faut déréglementer, déréglementons, mais mettons d'abord en place le filet de sécurité.

Le sénateur Graham: Croyez-vous qu'il y aurait suffisamment de temps entre la mi-août et le 1^{er} janvier pour que le Ministre s'entende avec les provinces pour synchroniser leurs activités d'ici le 1^{er} janvier 1988, date à laquelle la loi est censée entrer en vigueur?

[Text]

Mr. Cope: I think they can agree on concepts and systems. It is the implementation timetable needed to put those systems into place. It requires design work in terms of both programs and process. We know from the experience in Ontario that to develop the enforcement system, which in this case was a computer-oriented system, takes time. You need systems people working on it for a period of time. I do not think it is possible to get this in place by January 1 even if unlimited moneys were available.

As John Saunderson is reminding me, this national safety code is going to require either legislative or regulatory action by each administration in this country; all of the provinces, the federal government and perhaps the territories have to take some kind of action.

You know government better than I do where there are legislative action requirements, but it is not something legislatures can just deal with by saying we will deal with that in the third week in October. These things have to fit into government timetables. I am not sure all of the governments will be equally ready to complete all of the things they have to do to get it into effect for January 1. I would think January 1, 1988 is just not attainable in terms of getting the safety code in place.

The forecast of the government experts themselves, who more or less have mapped it out as you have seen in that exhibit, is to foresee the possibility of getting much of it in place through 1989. That is probably a pretty accurate forecast. We are hoping they will achieve that, but it leaves a time gap, especially on hours-of-service legislation, which relates to fatigue and accidents. We think it would be unwise to take the chance that the results of deregulation would cause the same kind of problems we have detected in many states in the United States and Australia.

The Chairman: I wish to remind you that we are about 15 minutes late on our schedule at the present time. I have three senators who wish to ask questions—Senator Davey, Senator Macdonald, and Senator Spivak.

Senator Davey: Mr. Chairman, I will be very brief, simply to say I am very depressed. I am depressed that the Ontario Trucking Association comes before us and says they have no quarrel with economic deregulation. Yet I read on page 2 of the report that Ontario carriers will continue to be denied similar access to U.S. intrastate operating rights, since 43 of the 50 states are still highly regulated. I would have a quarrel with economic deregulation, it seems to me.

On the safety side, the government, which has so faithfully brought forward transportation legislation and deregulation legislation that is copied, it seems to me, substantially from the United States, should ignore the things you are saying about safety. If there is any advantage of copying what the Ameri-

[Traduction]

M. Cope: Je crois qu'ils peuvent s'entendre sur les concepts et les systèmes. C'est le calendrier de mise en œuvre nécessaire pour mettre ces systèmes en place: il nécessite du travail de conception, tant au titre des programmes que des processus. Nous savons de par l'expérience ontarienne qu'il faut du temps pour mettre au point le système d'application, qui dans ce cas était un système informatisé. Il faut que des spécialistes des systèmes y travaillent pendant un certain temps. Je ne crois pas qu'il serait possible de mettre un tel système en œuvre d'ici le 1^{er} janvier, même si l'on disposait de tout l'argent voulu.

Comme me le rappelle John Saunderson, ce code national de sécurité nécessitera une intervention de chacune des administrations du pays, soit sous forme de législation ou de réglementation; toutes les provinces, le gouvernement fédéral et peut-être les territoires peuvent prendre des mesures quelconques.

Vous connaissez le gouvernement mieux que moi, vous savez quelles sont les exigences en matière de mesures législatives, mais ce n'est pas quelque chose que les assemblées législatives peuvent régler simplement en disant qu'elles s'en occuperont au cours de la troisième semaine d'octobre. Ce genre de chose doit s'inscrire dans les calendriers d'activités du gouvernement. Je ne suis pas certain que tous les gouvernements seront également prêts à faire toutes les choses qu'ils doivent faire pour respecter la date d'entrée en vigueur du 1^{er} janvier. Je croirais que l'échéance du 1^{er} janvier 1988 ne peut tout simplement être respectée, pour ce qui est de mettre en œuvre le code de sécurité.

Les spécialistes du gouvernement eux-mêmes, qui l'ont plus ou moins planifié comme vous l'avez vu dans ce document, prévoient la possibilité d'en terminer une bonne partie d'ici 1989. C'est probablement une prévision assez juste. Nous espérons qu'ils pourront y arriver, mais cela laisse un intervalle de temps, en particulier pour ce qui concerne la législation des heures de service, qui a trait à la fatigue et aux accidents. Nous croyons qu'il serait imprudent de risquer que la déréglementation cause le même genre de problèmes que ceux que nous avons notés dans bien des États américains ainsi qu'en Australie.

Le président: Je dois vous rappeler que nous sommes présentement en retard de 15 minutes sur notre horaire. Il y a trois sénateurs qui souhaitent poser des questions, le sénateur Davey, le sénateur MacDonald et le sénateur Spivak.

Le sénateur Davey: Monsieur le président, je serai très bref et je dirai simplement que je suis très découragé. Je suis découragé de voir que l'Ontario Trucking Association se présente devant nous pour nous dire qu'elle n'a rien contre la déréglementation économique. Pourtant, je lis à la page 2 du rapport que les transporteurs ontariens continueront de se faire refuser des droits d'exploitation semblables à l'intérieur des États, puisque 43 des 50 États sont encore fortement réglementés. Il me semble que j'aurais à redire de la déréglementation économique.

Pour ce qui est de la sécurité, le gouvernement, qui a si fidèlement mis de l'avant une législation du transport et une législation de déréglementation en grande partie, il nous semble, copiée sur celle des États-Unis, ne devrait pas tenir compte des choses que vous dites au sujet de la sécurité. S'il y

[Text]

cans have done, it is to learn from their mistakes. Clearly in the area of trucking, safety is a concern. Senator MacDonald, for whom I have great affection and great respect, attempts to demean your concern about safety.

Senator MacDonald: No, no, no. On a point of order, not your concern about safety; what I am trying to do is to get you to prove what you had said and to give us the particular evidence. I say the evidence you present is discredited.

Senator Davey: If I may continue, perhaps Senator MacDonald can tell me he wants to discredit Brock Adams, a United States senator, speaking at a conference. The quotation is here on page 4 of the booklet. I understand this was last month, June 1987. So you can talk about what happened in California years ago, or whatever you want. But it is pretty tough to ignore the statement made by the senator. It seems to me he makes a compelling case. He relates the fact that deregulation has lowered safety standards. If you are looking for evidence, it is right there on page 4, Finlay.

Senator MacDonald: It does not take too much imagination to suggest that if a person is going broke or if the man has been going 14 hours a day or if a pilot is half stoned or if there is no maintenance on the aircraft there are going to be accidents. That is trite. Just present, please, the evidence to support the particular point you are making, that there has as a result of . . . This man, this senator—

Senator Davey: Senator Adams.

Senator MacDonald: —probably does not represent the Truckers' Association of America.

Senator Davey: He was speaking at the National Deregulation Safety Conference held in Illinois in June 1987. That is last month, four or five weeks ago. He makes a very compelling statement. I do not see how you can—

Senator MacDonald: I just want to see the statistics.

Senator Davey: Mr. Chairman, I am very depressed. I think it is a very compelling presentation. Thank you.

The Chairman: Senator Macdonald from Cape Breton.

Senator Macdonald: Just a brief one, following up Senator Graham's question. I was looking at the copy of the letter from the Minister. He said that while the proposed timetable for the implementation and so forth is phased in, he can assure us that the NCSC will be fully operational before the government proceeds to the final stage of economic regulation reform. Yet you say there is apt to be a year between when that is done and when the safety net comes into effect. Would you mind commenting upon it?

[Traduction]

a un avantage à copier ce que les Américains ont fait, c'est de pouvoir éviter leurs erreurs. Il est évident que dans le secteur du camionnage, la sécurité est une préoccupation. Le sénateur MacDonald, pour qui j'ai beaucoup d'affection et de respect, tente de discréditer votre préoccupation au sujet de la sécurité.

Le sénateur MacDonald: Non, non, non. Rappel au Règlement. Non pas votre préoccupation au sujet de la sécurité; ce que j'essaie de faire, c'est de vous faire prouver ce que vous avez avancé et de vous amener à nous soumettre les preuves dont il s'agit. Je prétends que les preuves que vous présentez sont discréditées.

Le sénateur Davey: Si je puis poursuivre, peut-être que le sénateur MacDonald peut me dire qu'il veut discréditer Brock Adams, un sénateur américain, qui prenait la parole lors d'une conférence. La situation se trouve ici à la page 4 de la brochure. Je crois comprendre que cela se passait le mois dernier, en juin 1987. Vous pouvez donc parler de ce qui est arrivé en Californie il y a de cela des années ou de ce que vous voudrez. Mais il est assez difficile de faire fi de la déclaration du sénateur. Il me semble que ses arguments sont convaincants. Il mentionne le fait que la déréglementation a fait baisser les normes de sécurité. Si vous cherchez des preuves, elles sont là à la page 4, Finlay.

Le sénateur MacDonald: Ça ne prend pas beaucoup d'imagination pour dire que, si une personne est acculée à la faillite, si une personne travaille des 14 heures par jour, si un pilote est à moitié parti ou si un avion n'est jamais entretenu, il surviendra des accidents. Ça n'a rien de nouveau. Présentez simplement, je vous en prie, les preuves à l'appui de l'argument particulier que vous avancez, qu'il y a, par suite de . . . Cet homme, ce sénateur . . .

Le sénateur Davey: Le sénateur Adams.

Le sénateur MacDonald: . . . ne représente probablement pas la Truckers' Association of America.

Le sénateur Davey: Il prenait la parole à la National Deregulation Safety Conference qui s'est tenue dans l'Illinois en juin 1987, c'est-à-dire le mois dernier, il y a de cela quatre ou cinq semaines. Son argumentation est très convaincante. Je ne vois pas comment vous . . .

Le sénateur MacDonald: Je veux simplement voir les statistiques.

Le sénateur Davey: Monsieur le président, je suis très découragé. Je crois que c'est un exposé très convaincant. Merci.

Le président: Monsieur le sénateur Macdonald du Cap-Breton.

Le sénateur Macdonald: Juste une question brève, qui fait suite à la question du sénateur Graham. Je regardais la copie de la lettre du Ministre. Il dit que, même si le calendrier de mise en œuvre proposé et le reste sont appliqués progressivement, il peut nous assurer que le CNS sera entièrement en vigueur avant que le gouvernement ne passe à l'étape finale de la réforme de la réglementation économique. Pourtant, vous dites qu'il pourrait bien s'écouler un an entre le moment où cela sera fait et le moment où le filet de sécurité sera en place. Pourriez-vous nous en dire plus?

[Text]

Mr. Cope: I think the linkage the letter is trying to suggest is that this so-called period of reverse onus is going to have some beneficial impact on safety and that it will take up the slack.

We certainly do not see it this way. We did not want to get into a debate on the economic issues of it. We think the reverse onus procedure will not have much limiting effect on the entry into the trucking industry in Canada by whoever wants to go into the business or whoever wants to expand the business.

We do not see the reverse onus period and the procedures applying in the period as doing very much to overcome the exposure to safety, which is the subject of our presentation today. We see the timeframe from January 1, 1988, through to mid-1989, a 17-month period, as a period in which Canadians will be terribly exposed to a higher level of accidents than need take place.

Senator Macdonald: But you do not think that is a commitment on the part of the Minister?

Mr. Cope: It is where you mix up two rights, but they are not addressing the same issue. That particular reference does not solve the problem. Whether the reverse onus is two months, three years or sixteen years, it does not really address the safety issue.

Senator Spivak: In view of the time, Mr. Chairman, I just have a couple of quick questions. I just want to know the magnitude of the problem you are talking about in terms of the gap. How many Canadian carriers are there at present that are operating?

Mr. Cope: How many Canadian carriers are at present operating? There would be something in the order of 20,000.

Senator Spivak: You mean 20,000 trucks or 20,000 carriers?

Mr. Cope: Yes. You have to understand that there are some trucking companies in Canada where that is one person and one truck. And then you have the bigger . . .

Senator Spivak: How many carrier companies are there?

Mr. Cope: I think there is something in the order of 20,000. But those include the very small ones. If you take out all the companies that have fewer than 20 employees you are down to 300 or 400.

Senator Spivak: You mentioned some figures earlier about how many are poised with applications. How many are they?

Mr. Saunderson: It was not our estimate. It was an estimate from one of the U.S. counsel who represents U.S.-based trucking companies. At a public conference he was asked how many U.S. carriers he estimates, through his association, the Transport Lawyers Association, there were with applications waiting for January 1, 1988. And he said that he had three or four significant carriers; these are not little one-horse carriers, but sig-

[Traduction]

M. Cope: Je crois que le lien auquel la lettre fait allusion est que ce que l'on appelle la période d'inversion du fardeau aura un certain effet bénéfique sur la sécurité et qu'elle rectifiera la situation.

Nous ne voyons certainement pas les choses ainsi. Nous ne voulions pas nous engager dans un débat sur les aspects économiques de cette question. Nous croyons que la procédure de l'inversion du fardeau ne restreindra guère l'entrée dans l'industrie canadienne du camionnage de quiconque souhaite se lancer dans ce genre d'entreprise ou quiconque souhaite l'expansion de son entreprise.

Nous n'estimons pas que la période d'inversion du fardeau et que les procédures applicables pendant cette période puissent faire grand-chose pour contrer l'exposition à des risques pour la sécurité, ce qui est le sujet de notre intervention d'aujourd'hui. Nous jugeons que le délai de 17 mois entre le 1^{er} janvier 1988 et le milieu de l'année 1989 est une période au cours de laquelle les Canadiens seront terriblement exposés à des risques d'accidents plus grands qu'ils ne le devraient vraiment.

Le sénateur Macdonald: Mais vous ne croyez pas qu'il s'agit là d'un engagement de la part du Ministre?

M. Cope: C'est là où vous confondez deux droits, mais ils ne portent pas sur la même chose. Cette référence particulière ne résout pas le problème. Que l'inversion du fardeau s'étende sur deux mois, trois ans ou seize ans, cela ne change vraiment rien sur le plan de la sécurité.

Le sénateur Spivak: Étant donné le temps dont on dispose, monsieur le président, j'ai seulement deux ou trois courtes questions. Je veux simplement savoir quelle est l'ampleur du problème dont vous parlez concernant l'intervalle? Combien de transporteurs canadiens y a-t-il actuellement?

M. Cope: Combien de transporteurs canadiens y a-t-il actuellement? À peu près 20,000.

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire 20 000 camions ou 20 000 transporteurs?

M. Cope: Oui. Vous devez comprendre qu'il y a au Canada des entreprises de camionnage qui ne comptent qu'une personne et un camion. Puis vous en avez de plus grandes . . .

Le sénateur Spivak: Combien y-a-t-il d'entreprises de transport?

M. Cope: 20,000 environ. Mais ce chiffre inclut les très petites entreprises. Si vous excluez toutes les compagnies qui ont moins de 20 employés, on peut donc parler de 300 ou 400 entreprises.

Le sénateur Spivak: Vous avez mentionné précédemment des chiffres au sujet de celles qui n'attendent que de présenter des demandes. Combien y en a-t-il?

M. Saunderson: Cette estimation n'était pas la nôtre. C'est plutôt celle de l'un des avocats américains qui représentent des entreprises de camionnage ayant leur siège social aux États-Unis. Lors d'une conférence publique, on lui avait demandé à combien il estimait, du point de vue de son association, The Transport Lawyers Association, le nombre de transporteurs américains qui attendaient le 1^{er} janvier 1988 pour présenter des

[Text]

nificant carriers. And in our association we estimate that there are in total between 600 and 800 significant U.S. carriers poised to come in.

Senator Spivak: Do you feel that these will all come in on day one, January 1988, and that they will all be processed and so forth? When there is a transition from one kind of period to another, there is always a point at which you have a less than satisfactory situation and go on to a more satisfactory situation with a new safety code. Is it your feeling that these will all come in and that there will just be a change in the situation immediately and that there will not be a phase-in over a period of time?

Mr. Saunderson: There are several answers to your question. For example, two of the three biggest American carriers, Roadway and Yellow, already have their foot in the door. Once they have their foot in the door with easier rules to expand their business, they are poised to go and do whatever they want to do; they will put in their applications for their expanded authority within minutes, I would expect.

You have other companies which have not wanted to go through the administrative hassle of trying to get into Canada and which see Canada as a logical extension to their route networks, and I think they are probably poised and will take action early on. Then you are going to have others that drift in at a later stage.

I think one of the things that Canadians have not reflected on a whole lot is the fact that the big American carriers are so much bigger than our biggest. John represents one of the biggest carriers in Canada, yet the companies like Yellow and Consolidated Freightways and Roadway are about four times his size.

Senator Spivak: Are there no regulations, through customs and immigration, that prevent American-domiciled employees from operating in Canada?

Mr. Cope: Oh, there are immigration rules that apply when you use American equipment and when you use U.S. drivers and the same thing goes for Canadians working south of the border. For example, under the current immigration rules Yellow could not use American-based equipment to run between Toronto and Montreal; that would only get changed if they changed the immigration rules. But if they have a base of operations in Toronto and the deregulation gives them the opportunity to go into heavy operations between Toronto and Montreal, then they will have Canadian registered equipment and they will employ Canadian drivers to operate that route.

Senator Spivak: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cope and gentlemen.

Mr. Cope: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next group is from the Scotia Investments Ltd., Mr. Elwood Dillmann and Mr. James S. Cowan.

[Traduction]

demandes. Et il avait répondu qu'il y avait trois ou quatre transporteurs importants et qu'il s'agissait vraiment de gros transporteurs. Et, dans notre association, nous estimons qu'il existe au total de 600 à 800 transporteurs américains importants qui attendent d'entrer en scène.

Le sénateur Spivak: Croyez-vous qu'ils se présenteront tous le 1^{er} janvier 1988 et qu'on traitera toutes leurs demandes, etc.? Lorsqu'il se produit une transition d'une période à une autre, il y a toujours un point où l'on a une situation moins que satisfaisante et à partir duquel on peut accéder à une situation plus satisfaisante avec un nouveau code de sécurité. Croyez-vous qu'ils se présenteront tous et que la situation changera immédiatement et qu'il n'y aura pas de transformation progressive au cours d'un laps de temps donné?

M. Saunderson: On peut répondre à votre question de plusieurs façons. Par exemple, deux des trois plus grands transporteurs américains, en l'occurrence Roadway et Yellow, sont implantés déjà. Avec une base ici et des règlements plus souples pour développer leur entreprise, à mon avis, ils n'hésiteront pas à faire ce qu'ils veulent et ils demanderont sans tarder des pouvoirs accrus.

Il y a d'autres compagnies qui n'ont pas voulu se hasarder dans tout le dédale administratif pour essayer d'entrer au Canada et qui considèrent le Canada comme un prolongement logique de leur circuit, et je crois qu'elles n'attendent que le moment pour agir. Puis, il y en aura d'autres qui s'implanteront plus tard.

Je crois que l'une des choses auxquelles les Canadiens n'ont pas beaucoup pensé, c'est que les grands transporteurs américains sont beaucoup plus grands que nos plus gros transporteurs. John représente l'un des plus grands transporteurs canadiens; toutefois, des compagnies comme Yellow, Consolidated Freightways et Roadway dépassent d'environ quatre fois la taille de ce transporteur.

Le sénateur Spivak: N'y a-t-il aucun règlement des douanes ou de l'immigration qui empêche les employés demeurant aux États-Unis de faire affaire au Canada?

M. Cope: Eh bien, il existe des règlements de l'immigration qui s'appliquent lorsqu'on utilise du matériel américain et des conducteurs américains. Il en va de même pour les Canadiens qui travaillent aux États-Unis. Par exemple, en vertu des règlements actuels de l'immigration, la compagnie Yellow ne pourrait pas se servir, entre Toronto et Montréal, d'équipement enregistré aux États-Unis, cela ne changerait que si l'on modifiait les règlements de l'immigration. Mais, s'ils ont un bureau à Toronto et que la déréglementation leur permet de fonctionner en grand entre Toronto et Montréal, alors ils utiliseront de l'équipement enregistré au Canada et emploieront des conducteurs canadiens sur cette route.

Le sénateur Spivak: C'est tout, monsieur le président.

Le président: M. Cope et Messieurs, je vous remercie beaucoup.

M. Cope: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: Le groupe suivant, composé de MM. Elwood Dillmann et James S. Cowan, représente Scotia Investments Ltd.

[Text]

Mr. Elwood Dillmann, Group Distribution Co-ordinator, Scotia Investments Ltd.: Good morning, honourable senators. First of all, I would like to say that counsel and I welcome the opportunity to appear before you this morning to put forward our points of view with respect to these two very important bills. We have prepared copies of a written submission in both official languages and I think you have those before you.

I am appearing today with a counsel for our group of companies who acts for us in transportation matters, Mr. Jim Cowan of Halifax. I would like now to ask Mr. Cowan to read into the record a very brief position paper from Scotia Investments Ltd. which covers in a broad way our current views on Bills C-18 and C-19. After Mr. Cowan has read the statement into the record, both he and I would be pleased to try to answer any questions you might have. Mr. Chairman and honourable senators, I now ask Mr. Cowan to read the statement.

Mr. James S. Cowan, Legal Counsel for Scotia Investments Ltd.: Thank you, Mr. Chairman and honourable senators. The reason for reading the submission rather than highlighting it is because the committee was kind enough to fit us into its busy schedule and we were not able to get our material to you in advance so that you would have an opportunity to peruse it before the hearing this morning. With your indulgence, I will read it and we can then proceed to questions.

Scotia Investments Ltd., with offices in Hantsport and Halifax, Nova Scotia, heads a diversified group of manufacturing and processing companies domiciled in Atlantic Canada. These operations include pulp and lumber mills, bakeries, plants producing pre-packaging pulp and plastic items, corrugated carton plants and a major fruit and vegetable processing company. Two of these companies, CKF Inc. and Cobi Foods Inc., have major facilities in Ontario and British Columbia as well as in Atlantic Canada. This group of companies employs approximately 3,000 people full-time and 500 part-time. With manufacturing facilities in five provinces and sales personnel covering all of Canada, we feel compelled to speak out on an issue as important as national transportation policy.

The initiative set out in Bills C-18 and C-19 is wholeheartedly endorsed by Scotia Investments Ltd. and its associated companies. Nothing in this presentation should detract from our involvement with and support of several trade associations which are also interested in this legislation. However, because we are speaking only for Scotia Investments Ltd. today, our points of view will of necessity be narrower than those of trade associations which we support. In concert with those trade associations, we view the legislation as a total balanced package. Substantial deviation from or removal of any of its component parts would weaken the legislation to the extent that the entire package would have to be re-evaluated.

[Traduction]

M. Elwood Dillmann, coordonnateur de la distribution collective, Scotia Investments Ltd.: Honorables sénateurs, bonjour. Tout d'abord j'aimerais dire que notre conseiller juridique et moi nous réjouissons de l'occasion qui nous est offerte de comparaître devant vous ce matin pour présenter nos points de vue sur ces deux très importants projets de loi. Nous avons fait des copies d'un mémoire écrit en anglais et en français, et je crois que vous les avez devant vous.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Jim Cowan d'Halifax, conseiller juridique de notre groupe de compagnies pour les questions de transport. Je voudrais maintenant demander à M. Cowan de lire aux fins de consignation au procès-verbal un exposé de principe très bref de Scotia Investments Ltd. qui énonce en gros ce que nous pensons actuellement des projets de loi C-18 et C-19. Ensuite, M. Cowan et moi serions heureux de répondre aux questions que vous voudrez bien poser. Monsieur le président et honorables sénateurs, je demande maintenant à M. Cowan de lire l'exposé.

M. James S. Cowan, conseiller juridique de Scotia Investments Ltd.: Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Je donne lecture du document au lieu d'en signaler les grandes lignes parce que le comité a bien voulu nous consentir un moment malgré son calendrier chargé et parce que nous n'avons pu vous communiquer d'avance le document pour que vous puissiez le lire attentivement avant l'audience de ce matin. Avec votre permission, je vais le lire et nous pourrions ensuite passer aux questions.

Scotia Investments Ltd., qui a des bureaux à Hantsport et Halifax (Nouvelle-Écosse), est à la tête d'un groupe diversifié d'entreprises de fabrication et de transformation situées dans les provinces de l'Atlantique. Au nombre de ces compagnies, mentionnons des scieries et des fabriques de pâte à papier, des boulangeries, des fabriques de pulpe de préemballage et d'articles en plastique, des fabriques de carton ondulé et une importante compagnie de transformation de fruits et légumes. Deux de ces compagnies, CKF Inc. et Cobi Foods Inc., ont d'importantes installations en Ontario et en Colombie-Britannique ainsi que dans les provinces de l'Atlantique. Ce groupe de compagnies compte environ 3 000 travailleurs à temps plein et 500 à temps partiel. Ayant des usines dans cinq provinces et des vendeurs dans l'ensemble du Canada, nous nous sentons obligés de dire franchement ce que nous pensons d'une question aussi importante que la politique nationale des transports.

L'initiative présentée dans les projets de loi C-18 et C-19 est appuyée sans réserves par Scotia Investments Ltd. et ses compagnies affiliées. Aucune partie de cet exposé ne devrait diminuer l'appui que nous apportons à plusieurs associations corporatives qui s'intéressent également à ces lois. Toutefois, puisque nous ne parlons qu'au nom de Scotia Investments Ltd. aujourd'hui, nos points de vue seront évidemment plus circonscrits que ceux des associations corporatives auxquelles nous accordons notre soutien. Nous considérons, de concert avec ces associations corporatives, que la législation constitue un tout bien équilibré. Un écart important par rapport aux projets de loi ou le retrait d'une ou l'autre de leurs composantes affaiblirait ceux-ci au point qu'il faudrait réévaluer tout l'ensemble.

[Text]

For many years the Scotia Investments group of companies has viewed national transportation policies as a critical element in the continued success of our diversified operations. Most industries and individuals in Canada have more than a passing interest in transportation and distribution. However, nowhere does this have greater impact than for us in Atlantic Canada. For us it is not only important, it is absolutely vital.

Later this morning you will hear more of the importance of transportation to Atlantic Canada from the Atlantic Provinces Transportation Commission. We commend their views to you with our support.

Through the office of our group distribution co-ordinator, Mr. Dillmann, who is appearing with me this morning, we try to stay abreast of regional and national transportation issues. For many years Mr. Dillmann has been involved in the Atlantic Provinces Transportation Commission and a variety of professional and trade associations studying transportation policy.

Scotia Investments Limited has been an active participant in the extensive and wide-ranging consultative process which has had impact upon many of the provisions of these bills under consideration by your committee today. We believe the process of public consultation, coupled with a high level of interest and commitment amongst those most affected by transportation policy, presents a unique opportunity to significantly overhaul the legislative framework governing transportation in this country.

We are not here to tell the members of this committee that this legislation will in itself be a focus for job creation, but unless we, as manufacturers and producers, have components of these bills at our disposal and are able to successfully compete in the domestic and export market places, there may well be a lessening of employment opportunities as they now exist.

In our view Bill C-18 is a balanced package. We would argue that there are many opportunities contained in the legislation for the railways to become more cost effective, more competitive and attract new business. We support initiatives contained in the bill for the railways to enter into confidential contracts, for the streamlining of rail line abandonment procedures and for the payment to railways for imposed public duties.

For manufacturing and processing in Atlantic Canada to succeed on a regional, national and international basis, we must have an efficient and competitive trucking industry. Let there be no misunderstanding; we need both. Just as we could not operate our plants now in the same manner as we did 40 years ago, the railways or the trucking industry should not be obligated to operate their plants and their systems in the 1990s as they did in the 1950s. That kind of thinking will not work and has no place in today's industrial society. It does not mean all old ways were wrong. It simply means we all have to adjust.

[Traduction]

Il y a des années que le groupe de sociétés Scotia Investments considère les politiques nationales en matière de transport comme un élément critique pour que nos opérations diversifiées continuent d'être un succès. La majorité des industries et des particuliers Canada portent un intérêt plus que passager au transport et à la distribution. Cependant, nulle part les répercussions sont-elles plus grandes que pour nous, dans la région de l'Atlantique. Pour nous, c'est non seulement important, c'est absolument vital.

Plus tard ce matin, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique vous parlera davantage de l'importance du transport pour notre région. Nous appuyons les opinions que la Commission vous exposera.

Par l'entremise du bureau du coordonnateur de la distribution pour notre groupe, M. Dillmann, qui m'accompagne ce matin, nous essayons de nous tenir au courant des questions d'intérêt régional et national en matière de transport. Pendant de nombreuses années, M. Dillmann a œuvré au sein de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et de nombreuses associations professionnelles et commerciales qui étudient les politiques en matière de transport.

Scotia Investments Limited a pris une part active dans le vaste processus de consultation qui a eu des répercussions sur de nombreuses dispositions des projets de loi que votre comité étudie aujourd'hui. Nous croyons que le processus de la consultation publique, associé à un niveau élevé d'intérêt et d'engagement de la part des personnes les plus touchées par les politiques en matière de transport, offre une occasion unique de réviser en profondeur le cadre législatif qui régit le transport dans notre pays.

Nous ne sommes pas ici pour dire aux membres du comité que ces projets de loi entraîneront, en soi, la création d'emplois; à moins que nous, en tant que fabricants et producteurs, n'ayons à notre disposition des éléments de ces projets de loi et ne soyons capables d'être compétitifs sur le marché intérieur et à l'étranger, les possibilités d'emploi diminueront par rapport à ce qu'elles sont à l'heure actuelle.

Selon nous, le projet de loi C-18 est un ensemble de mesures équilibré. Nous aimerions faire valoir que le projet de loi offre beaucoup de possibilités aux chemins de fer de devenir plus rentables, plus compétitifs et d'attirer de nouveaux clients. Nous appuyons les mesures contenues dans le projet de loi qui permettent aux sociétés ferroviaires de signer des contrats confidentiels et de rationaliser les procédures de fermeture des lignes de chemins de fer et qui prévoient le versement aux chemins de fer des droits publics exigés.

Pour que les sociétés de fabrication et de transformation de la région de l'Atlantique réussissent à l'échelle régionale, nationale et internationale, nous devons posséder une industrie du camionnage qui soit efficace et compétitive. Que je sois bien compris: nous avons besoin des deux modes de transport. Tout comme nous ne pouvons plus exploiter nos usines de la même façon que nous le faisons il y a 40 ans, l'industrie du chemin de fer ou celle du camionnage ne devrait pas être obligée d'exploiter ses flottes et ses systèmes dans les années 1990 de la même façon qu'elle le faisait au cours des années 1950. Ce mode de pensée n'a pas sa place dans la société industrielle

[Text]

The Scotia Investments group of operating companies use both rail and highway transport to and from Atlantic Canada and between central and western Canada. Our products are shipped coast to coast, from Hantsport, Nova Scotia, to British Columbia, from Ontario to British Columbia and from British Columbia to Manitoba.

For our types of products, we would support the railway's contention that they do not have to move products by the same means in 1987 as they did in 1977, for example, by boxcars. Several years ago our companies foresaw the need for change. We worked with the carriers in utilizing intermodal movements to satisfy the needs of our customers in individual market locations across Canada. For both the railways and our companies it is now one of the most cost effective ways to move our products. Scotia Investments Limited wishes to begin its negotiations now with rail carriers for 1988 rates, utilizing the new legislative framework. It cannot do so until this legislative process has been finalized.

It is our position that the initiatives contained in Bill C-19 have our support. We have argued for years, publicly and within various trade associations, that one of the greatest inhibitors to the movement of commerce in Canada by motor vehicle has been the different regulations applicable to highway carriers in each provincial jurisdiction.

In the decade ahead we must have more uniform regulations, not only for the benefit of shippers and producers, but if the highway carriers themselves are going to be able to compete with rail modal competition. The time for discussion is over and it is now time to act. It is time that the federal government and the provinces put their collective heads together to come to grips with the myriad rules and regulations in the trucking industry in Canada. We should now extend the *Freedom to Move* principle to the highways of this country.

Scotia Investments Limited certainly does not advocate, nor would we agree to, any compromising of safety standards. We would argue that a new and uniform safety code is well within the grasp of the federal government and the provinces. The federal government should get on with the task of making it happen. It is our understanding that the development of a national safety code is well in hand, and could be in place within 18 months. If that is so, there is no need to further delay the implementation date of the fitness test from three years, as provided in the original year, to five years as provided in the amended bill before you today.

If the new rail transportation regime resulting from Bill C-18 comes into effect on January 1, 1988, the complementary regime for highway transport ought not to be further delayed

[Traduction]

moderne. Cela ne veut pas dire que toutes les anciennes méthodes étaient mauvaises. Cela veut simplement dire que nous devons tous nous adapter.

Le groupe de sociétés d'exploitation Scotia Investments utilise autant le transport ferroviaire que le transport routier entre les provinces de l'Atlantique et le Centre ou l'Ouest du Canada. Nos produits voyagent d'un océan à l'autre, de Hantsport en Nouvelle-Écosse, à la Colombie-Britannique, de l'Ontario à la Colombie-Britannique et de la Colombie-Britannique au Manitoba.

Pour nos types de produits, nous appuyons l'affirmation des compagnies ferroviaires selon laquelle elles n'ont pas à transporter les produits de la même façon en 1987 qu'elles le faisaient en 1977, à l'aide de wagons fermés par exemple. Il y a plusieurs années, nos sociétés avaient prévu le besoin de changement. Nous avons travaillé avec les transporteurs pour utiliser le transport intermodal afin de satisfaire les besoins de nos clients, où que se trouve le marché au Canada. Tant pour les compagnies ferroviaires que pour nos sociétés, c'est maintenant l'une des façons les plus rentables de transporter nos produits. Scotia Investments Limited souhaite entreprendre dès maintenant les pourparlers avec les transporteurs ferroviaires en vue de la négociation des tarifs de 1988, en utilisant le nouveau cadre législatif. Nous ne pouvons pas le faire tant que le processus législatif n'est pas terminé.

Nous appuyons les mesures contenues dans le projet de loi C-19. Pendant des années, nous avons affirmé, publiquement et au sein de diverses associations commerciales, que les différentes réglementations applicables aux transporteurs routiers dans chaque province constituaient la plus grande entrave au transport commercial par véhicule motorisé au Canada.

Au cours de la prochaine décennie, nous devons disposer de règlements plus uniformes, non seulement pour le bénéfice des expéditeurs et des producteurs, mais pour permettre aux transporteurs routiers eux-mêmes de concurrencer le transport intermodal ferroviaire. Le temps des discussions est terminé; il est maintenant temps d'agir. Il faut que le gouvernement fédéral et les provinces s'assoient à la même table et s'attaquent à la multitude de règles et de règlements régissant l'industrie du camionnage au Canada. Nous devrions maintenant étendre le principe d'*Aller sans entraves* aux autoroutes de notre pays.

Scotia Investments Limited ne favorise certainement pas un compromis en matière de normes de sécurité et n'accepterait pas de le faire non plus. Nous croyons que le fédéral et les provinces sont en mesure d'adopter un nouveau code uniforme de sécurité. Le fédéral devrait se charger de le faire adopter. Nous avons cru comprendre qu'un code national de sécurité est en voie d'élaboration et qu'il pourrait être mis en application d'ici 18 mois. Si tel est le cas, il n'est pas nécessaire de prolonger davantage le délai pour la mise en application des critères d'aptitude fixé à trois ans en vertu du projet de loi original, mais porté à cinq ans dans le projet de loi modifié qui est à l'étude aujourd'hui.

Si le nouveau plan d'ensemble du transport ferroviaire, découlant du projet de loi C-18, entre en vigueur le 1^{er} janvier 1988, l'application du plan complémentaire s'appliquant au transport routier ne devrait pas être retardée davantage. Ce

[Text]

in its implementation. To do so would be inconsistent with the philosophy espoused by the government in *Freedom to Move*.

There is one other amendment resulting from proceedings in the House of Commons that causes us some concern. In the House the bill was amended to introduce the test of public interest in clause 7 in place of detailed criteria set forth in the original bill as introduced. No definition of this concept is provided, and we have a fear that it could be interpreted differently across the country, with the resulting divergence of practice rather than a tendency toward uniformity and consistency, which we view as a highly desirable objective. Our preference would be for the language contained in the original bill. And if Bill C-19 were being considered in isolation, we would press strongly for these amendments to be removed from the legislation; that is, the public interest in place of the detailed criteria and the five-year delay rather than the three-year delay. However, it is our sincere opinion that the two bills must be considered together as integral components of a comprehensive transportation strategy. We respectfully submit that they should not now be separated or delayed.

In concluding, we reiterate the strong support of the Scotia Investments Limited group of companies for the legislative initiatives contained in Bill C-18 and Bill C-19. If the legislation is passed, we believe the transportation framework will be in place so that we can move forward into the next decade able to use our negotiating skills and working with the carriers for co-operative, cost-efficient, cost-effective measures, which will be good for our companies, this region of Canada, Atlantic Canada, and the carriers.

We have deliberately kept this submission as brief and succinct as possible, and would welcome any questions honourable senators might care to direct to us now or in the course of your continuing consideration of this important legislative package. We appreciate once again the opportunity to present our views to the committee.

The Chairman: Thank you. Senator Graham.

Senator Graham: You say, Mr. Cowan, that the initiative set out in Bills C-18 and C-19 is wholeheartedly endorsed by Scotia Investments Limited and its associated companies. Then further down you say that "substantial deviation from or removal of any of its component parts would weaken the legislation to the extent that the entire package would have to be re-evaluated".

Earlier today we heard from the Ontario Trucking Association when they said they felt it was essential that the government synchronize the timing of effective implementation of the national safety code and the lowering of economic regulations. They suggested that this could be accomplished by deleting subclause 29.(1) of Bill C-19 and substituting: "This Act, except section 24, shall come into force on the date to be promulgated by the Governor in Council". I guess I just want to ask whether or not this amendment as proposed by the Ontario Trucking Association would, as you have suggested, weaken the legislation. Would that in your opinion weaken this legisla-

[Traduction]

serait aller à l'encontre de la philosophie adoptée par le gouvernement dans *Aller sans entraves*.

Un amendement apporté lors de l'étude du projet de loi par la Chambre des communes nous préoccupe. À la Chambre, le projet de loi a été modifié pour introduire le critère de l'intérêt public à l'article 8 au lieu des critères détaillés contenus dans le projet de loi original. Cette notion n'est pas définie et nous craignons qu'elle puisse être interprétée différemment à travers le pays, ce qui entraînerait des différences dans l'application au lieu d'une tendance à l'uniformité et à la constance, ce qui est un objectif très souhaitable selon nous. Nous préférons la formulation qui était employée dans le projet de loi original. De plus, si l'on envisage l'adoption du seul projet de loi C-19, nous ferons pression pour que ces amendements soient retirés, c'est-à-dire pour que l'on rétablisse les critères détaillés à la place du critère de l'intérêt public et le délai de trois ans au lieu du délai de cinq ans. Cependant, nous pensons sincèrement que les deux projets de loi doivent être étudiés ensemble, puisqu'ils font partie intégrante d'une stratégie globale du transport. Nous affirmons respectueusement qu'ils ne devraient pas être séparés ou retardés.

En conclusion, nous réitérons l'appui ferme du groupe de sociétés Scotia Investments Limited aux mesures législatives contenues dans les projets de loi C-18 et C-19. Si ces projets de loi sont adoptés, nous croyons que le plan d'ensemble du transport sera en place et que nous pourrions ainsi aborder la prochaine décennie avec la possibilité d'utiliser nos techniques de négociation et de collaborer avec les transporteurs dans le but d'adopter des mesures rentables qui sauront profiter à nos compagnies, à cette région du Canada, c'est-à-dire les provinces de l'Atlantique, et aux transporteurs eux-mêmes.

Nous avons délibérément présenté cet exposé le plus brièvement et le plus succinctement possible et nous accepterons volontiers de répondre aux questions que les honorables sénateurs voudront bien nous poser maintenant ou plus tard dans l'étude de cet important ensemble législatif. Nous vous remercions encore une fois pour la possibilité que vous nous avez offerte de vous exposer notre point de vue.

Le président: Merci. Monsieur le sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Vous dites, monsieur Cowan, que les mesures exposées dans les projets de loi C-18 et C-19 sont endossées de tout cœur par Scotia Investments Limited et ses compagnies associées. Puis vous affirmez plus loin qu'un écart important par rapport aux projets de loi ou le retrait d'une ou l'autre de leurs composantes affaiblirait ceux-ci au point qu'il faudrait réévaluer tout l'ensemble.

Plus tôt aujourd'hui, nous avons entendu les représentants de l'Ontario Trucking Association affirmer qu'ils croyaient essentiel que le gouvernement synchronise la mise en application réelle du code national de sécurité et la réduction des règlements de nature économique. Ils ont laissé entendre que cela pourrait se faire en supprimant le paragraphe 29.(1) du projet de loi C-19 et en le remplaçant par ce qui suit: «Cette loi, à l'exception de l'article 24, devrait entrer en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil.» J'aimerais simplement savoir si l'amendement proposé par l'Ontario Trucking Association affaiblirait les mesures législatives, comme vous l'avez

[Text]

tion to the extent that the entire package would have to be re-evaluated?

Mr. Cowan: Mr. Chairman, Senator Graham, I think we share the views expressed this morning concerning the paramount importance of that safety network's being in place. The information we have—and maybe Mr. Dillmann will be able to elaborate if you wish—is that this code is within 18 months of being available. If the original three-year implementation period were left in place, that would be more than adequate to enable the safety code to be implemented before the operative provisions of the reverse-onus and the fitness criteria in Bill C-19 came into effect.

We do not disagree with the position put forward earlier this morning of not getting the cart before the horse, and we think the horse is the national safety code. But we do think that it is not necessary to delay the implementation of those two aspects of highway transport regulation for five years. We think that three years should be more than adequate, if the information which we have as to the proximity of a national safety code is accurate.

Senator Graham: You do not really think that the 12-month void Mr. Cope referred to is a real cause for concern?

Mr. Cowan: No, because the most important points of Bill C-19, that is, the reverse onus and the fitness test, are not going to come into effect for five years. The rail components are to come in on January 1, 1988, in accordance with the government's timetable if that is to come in, and to delay the highway part for five years seems to put things out of whack, in our view.

Senator Graham: Despite the reservations you had about a couple of amendments made in the other place—there were a number of amendments that were made. Did you agree with the other amendments you did not mention in this paper, and did you think they improved the bill?

Mr. Dillmann: Mr. Chairman, through you to Senator Graham, you are absolutely right. There were a number of changes to the legislation, and I might add that there were a number of changes from the policy paper to the bill. Through that consultative process many amendments which found their way into the legislation were in our view helpful, not only to our companies but also to the Atlantic region of Canada. As counsel has said, you will hear more about that on a global scale from the transportation commission.

But to answer your question directly, yes, those amendments which were made in the other place were beneficial.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak.

[Traduction]

laissé entendre. Selon vous, est-ce que cela affaiblirait cette législation au point où il faudrait réévaluer tout le projet?

M. Cowan: Monsieur le président, sénateur Graham, je pense que nous partageons les opinions qui ont été exprimées ici ce matin au sujet de l'importance capitale de la mise en place de ce réseau de sécurité. D'après les renseignements dont nous disposons, et peut-être M. Dillmann sera-t-il à même d'en parler en détail si vous le désirez, le code sera disponible dans les 18 mois. Si l'on ne modifie pas la période de trois ans prévue initialement pour la mise à exécution, nous aurons amplement le temps de voir le code de sécurité mis en œuvre avant l'entrée en vigueur des dispositions opérationnelles concernant les charges inversées et les critères d'aptitude du Projet de loi C-19.

Nous ne sommes pas en désaccord avec la position présentée plus tôt ce matin selon laquelle il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs, et nous pensons que les bœufs sont le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Par contre, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire de remettre à cinq ans la mise à exécution de ces deux aspects du Règlement sur le transport routier. Nous estimons qu'une période de trois ans sera plus qu'appropriée, à condition que les renseignements que nous avons au sujet de l'imminence du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers soit exacts.

Le sénateur Graham: Vous ne croyez pas vraiment que l'intervalle de 12 mois mentionné par monsieur Cope devrait réellement nous préoccuper?

M. Cowan: Non, parce que les points les plus importants du Projet de loi C-19, c'est-à-dire, les charges inversées et les critères d'aptitude, n'entreront en vigueur que dans cinq ans. Les composantes ferroviaires ne seront présentées que le 1^{er} janvier 1988, conformément au calendrier du gouvernement si on les présente, et retarder de cinq ans la partie qui touche au transport routier serait, selon nous, détraquer tout le mécanisme.

Le sénateur Graham: En dépit des réserves que vous avez faites au sujet de deux modifications apportées dans l'autre partie, on a fait un certain nombre de modifications. Êtes-vous d'accord avec les autres modifications que vous n'avez pas mentionnées dans ce document, et pensez-vous qu'elles améliorent le Projet de loi?

M. Dillman: Monsieur le président, par votre intermédiaire je m'adresse au sénateur Graham: vous avez absolument raison. Il y a eu un certain nombre de modifications apportées à la législation, et j'ajouterai même qu'un certain nombre de changements se sont produits entre le document de politique et le Projet de loi. Au moyen de ce processus consultatif, bon nombre de modifications ont été insérées dans la législation et elles sont, à notre avis, utiles, non seulement pour nos entreprises mais aussi pour la région de l'Atlantique. Comme l'a laissé entendre le conseiller, la Commission canadienne des transports reprendra cette question de façon globale.

Mais pour répondre directement à votre question, oui, ces modifications qui ont été faites dans l'autre partie ont été bénéfiques.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Spivak.

[Text]

Senator Spivak: This has not been discussed very much during these hearings. What sort of priority do you give these two bills in terms of regional economic development? You just allude to that. I wonder if you could elaborate on that a bit.

Mr. Dillmann: Senator, there is increasing pressure in the manufacturing and processing industries of Canada—particularly, in my view, in the extremities of Canada, the section of Canada we currently operate from. The pressures are not only coming from our competition south of the border, but also from the world in general. The world is shrinking, as you know. There is absolutely no question that if companies, particularly in the extremities of Canada, are to succeed, they have to have all of the tools they can muster at their disposal to be able to market those products in a competitive way. The key element here is competition. The level of rates and services is one issue, but unless we are able to market those products in the market areas we attempt to penetrate, we are just not going to be around.

I guess I can address the regional economic development of this in the sense that as counsel read earlier, we are not saying that this package is going to create a lot of jobs. However, we are saying that elements in these two bills, particularly Bill C-18, in our view, will enable us to put in place and to negotiate transportation rates and services that are going to keep our companies competitive into the next decade.

Senator Spivak: I guess the question I really wanted to know, and you have answered it in part, is whether this will enable you to compete more effectively with companies in the central region of Canada. Are transportation costs a big part of the competitive effect of that?

Mr. Dillmann: The answer is yes.

Senator Stewart: I wonder if you could tell us what percentage of your product is shipped to purchasers—not within your operation but to purchasers—by rail and what percentage by truck.

Mr. Dillmann: As we said in our statement, we use rail extensively across Canada. We have moved during the last five years to an intermodal operation, as opposed to boxcars, primarily because our products are merchandise products—the food products, the lumber, and so on. I do not have the exact numbers with me, but my guess is that we would use probably 60% highway carrier and 40% rail.

Senator Stewart: All right. In your operations based in Nova Scotia, are the carriers you use maritime province companies, or are they Ontario companies—or is this such an insignificant consideration that you do not know?

Mr. Dillmann: Our total group of companies are now utilizing the services of approximately 130 for-hire carriers in

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Cela n'a pas été beaucoup discuté durant ces audiences. Quel genre de priorités accordez-vous à ces deux Projets de loi du point de vue du développement économique régional? Vous y avez simplement fait allusion. Je me demande si vous pourriez entrer un petit peu dans les détails.

M. Dillmann: Sénateur, les industries canadiennes de la fabrication et de la transformation font de plus en plus pression, particulièrement, selon moi, celles qui sont situées aux confins du Canada, la partie du Canada de laquelle nous travaillons actuellement. Les pressions ne viennent pas seulement de nos concurrents américains, mais du monde entier en général. Comme vous le savez, le monde est en train de se rétrécir. Il est indubitable que si les entreprises, particulièrement celles qui sont situées aux confins du Canada, doivent réussir, il faut qu'elles aient à leur disposition tous les instruments dont elles peuvent disposer pour mettre en marché leurs produits à des prix concurrentiels. L'élément clé ici est la concurrence. Le niveau des tarifs et des services est une question, mais si nous ne pouvons pas mettre ces produits sur les marchés que nous essayons de pénétrer, nous allons être balayés.

Je suppose que je peux parler de l'aspect du développement économique régional en ce sens que, comme l'a lu plutôt le conseiller, nous ne disons pas que ce projet va créer un grand nombre d'emplois. Cependant, nous disons que des éléments dans ces deux Projets de loi, particulièrement le Projet de loi C-18, à notre avis, permettra de mettre en place et de négocier des tarifs de transport et de service qui vont permettre aux entreprises de rester concurrentielles durant les dix prochaines années.

Le sénateur Spivak: Je suppose que la question à laquelle je voulais vraiment une réponse, et vous y avez répondu en partie, est de savoir si cela nous permettra de soutenir efficacement la concurrence avec les entreprises du centre du Canada. Est-ce que les coûts du transport jouent un rôle important dans cette concurrence?

M. Dillmann: La réponse est oui.

Le sénateur Stewart: Je me demande si vous pouviez nous dire quel pourcentage de vos produits sont expédiés aux acheteurs (pas dans votre entreprise mais aux acheteurs) par chemin de fer et quel pourcentage par camion.

M. Dillmann: Comme nous l'avons dit dans notre exposé, nous utilisons largement le chemin de fer à travers le Canada. Durant les cinq dernières années nous sommes passés au transport intermode, plutôt que d'utiliser des fourgons, principalement parce que nos produits sont des marchandises, des produits alimentaires, du bois de construction, etc. Je n'ai pas les chiffres exacts ici, mais je dirais que nous utilisons probablement 60 p. cent de transport routier et 40 p. cent de transport ferroviaire.

Le sénateur Stewart: Bon. Dans vos entreprises situées en Nouvelle-Écosse, est-ce que les transporteurs que vous utilisez sont des entreprises des provinces Maritimes, ou est-ce qu'il s'agit d'entreprises ontariennes, ou est-ce que c'est là un fait tellement insignifiant que vous n'en avez aucune idée?

M. Dillmann: Le groupe total de nos entreprises loue maintenant les services d'environ 130 camionneurs au Canada.

[Text]

Canada. We use in varying degrees most of the major carriers, and some not so major, in the Atlantic provinces.

Senator Stewart: All right. I have two other questions; they are different from the ones I just asked. You have endorsed Bill C-18 as a whole. You say this is a nicely balanced package. This means that the committee is to understand that you are endorsing the portion of the bill dealing with air transportation. Is that correct?

Mr. Dillmann: Senator, we do not move our finished products by air, and so I really cannot comment on the transportation of commercial cargo by air. I think my Air Canada point total would indicate that I use the services of airlines a substantial amount myself, and so I have a personal interest from that perspective. As far as endorsing the components of the bill dealing with air, however, we have not looked at that in any detail because of the fact that we do not use air services to move our products.

Senator Stewart: All right. We will then have to modify your wholesale endorsement to that extent.

An hon. senator: *Inaudible—Editor.*

Senator Stewart: I am sorry; I did not hear the senator's comment, so it was unimportant.

An hon. senator: It was quite important.

Senator Stewart: We had a good deal of discussion yesterday with the railway companies. They argued that the provision for transborder competitive line rates is going to be damaging to them, and they are concerned for at least two reasons. One was that their American competitors would not have to comply with similar regulation. It was not a level playing field as between Canadian and American railway companies. But they also argue that it was going to cost them money. This loss of money would be a contributing factor to a general decline in their economic position.

Now as I read the literature which has been provided to us through studies prepared for the Department of Transport, I come to the conclusion it could not be said that the Canadian railway companies are opulent... certainly not Canadian National. Both railway companies said that as their financial position deteriorated, they would of course—and you know everybody who comes before the committee turns pious at this point—respect the highest standards of safety. But in order to do that, they would slow down the speed of train movements. They used the figure from 60 to 40. They would be running at slower rates. Is this of any concern to you, given the fact that you use rail as extensively as you do?

If for example CN were to say we simply can no longer afford to maintain our rolling stock, our locomotives, our roadbed to conditions which allow us to move your commodities at a high speed, we have to slow down, will this make any

[Traduction]

Nous utilisons, à divers degrés, la plupart des grands transporteurs, et certains moins importants, dans les provinces Maritimes.

Le sénateur Stewart: Bon. J'ai deux autres questions; elles sont différentes de celles que je viens de poser. Vous avez souscrit au Projet de loi C-18 globalement. Vous dites qu'il s'agit là d'un projet bien équilibré. Cela signifie que le comité peut supposer que vous souscrivez également à la partie du Projet de loi qui traite du transport aérien. Est-ce exact?

M. Dillmann: Sénateur, nous ne transportons pas nos produits finis par voie aérienne, donc je ne peux vraiment pas faire de commentaires sur le transport du fret aérien. Je pense que mon montant total pour Air Canada indiquerait que j'utilise personnellement beaucoup les services des lignes aériennes, et donc j'ai un intérêt personnel de ce point de vue. Cependant, quant à souscrire aux composantes du Projet de loi qui traitent du transport aérien, nous n'avons pas examiné cette question en détail parce que nous n'utilisons pas les services aériens pour transporter nos produits.

Le sénateur Stewart: Bon. Dans ces conditions il nous faudrait modifier votre approbation globale pour tenir compte de ce point.

Un sénateur: *Inaudible*

Le sénateur Stewart: Je regrette je n'ai pas entendu le commentaire du Sénateur, donc il n'était pas important.

Un sénateur: Il était très important.

Le sénateur Stewart: Nous avons longuement discuté hier avec les entreprises ferroviaires. Elles ont allégué que les dispositions concernant le prix de ligne concurrentiel d'un transbordeur leur seront préjudiciables, et elles ont exprimé des inquiétudes au sujet de deux questions. L'une était que leurs concurrents américains n'auront pas à se conformer à un règlement similaire. Les chances seraient inégales. Mais ils allèguent aussi que ça leur coûterait beaucoup d'argent. Cette perte d'argent serait un facteur qui contribuerait au déclin général de leur situation économique.

Maintenant, lorsque je lis le document qu'on nous fournit à partir des études préparées par le ministère des Transports, j'en viens à la conclusion que l'on ne peut pas dire que les compagnies de chemins de fer canadiennes sont florissantes... Certainement pas le Canadien National. Les représentants des deux compagnies de chemins de fer ont déclaré qu'étant donné que leur situation financière s'était détériorée, ils se feraient bien entendu un devoir (comme vous le savez, tous ceux qui se présentent devant le comité deviennent très pieux à cet égard) de respecter les plus hautes normes de sécurité. Mais pour ce faire, il leur faudrait ralentir la vitesse des trains. Ils ont avancé le chiffre de 60 à 40. Ils devraient faire circuler les trains plus lentement. Est-ce que cela vous cause un problème, étant donné l'utilisation importante que vous faites du transport ferroviaire?

Si par exemple, les représentants du CN nous disaient: «Nous ne pouvons tout simplement plus nous permettre de maintenir notre matériel roulant, nos locomotives, les superstructures de nos voies dans des conditions telles qu'elles nous permettent de transporter vos marchandises à grande vitesse,

[Text]

difference to you, or are your products such that the few extra days will make no difference?

Mr. Dillmann: Senator Stewart, it seems to me that statement by the railways is a self-defeating prophecy. There is no question that whether this legislation is passed or not, the railways have to continue to adjust to the competitive modes which are in existence—i.e., the trucking industry. So far they have done very well at that, and I think will continue to do well.

Our products are time-sensitive. If I knew they were suddenly going to reduce the service levels in terms of time, I would be concerned. I cannot conceive of that happening because they simply would not be competitive. I just do not see prudent operating people in Canada's two railways taking that position.

Senator Stewart: They are going to have to find the extra money somewhere. You are giving general endorsement to Bill C-18. Have you considered the implications for the Canadian railways of the transborder competitive line rates?

Mr. Dillmann: Yes, sir. I want to answer this question because I know it is of extreme interest to senators and to the railways and shippers as well. I want to qualify my answer by saying our group of companies are not as directly involved in the competitive joint line rate section as many other industries in Canada. But through the course of deliberation on this legislation, shippers in this country, including our companies, agonized over a manner which would effectively protect the interests of the captive shipper in Canada, whether that shipper happened to be in some area of Atlantic Canada or whether he happened to be in the northern part of some of our western provinces.

Clearly under the legislation the interest of the captive shipper was not addressed. It is true the section in some ways flies in the face of what the bill tries to do. The problem, however, for shippers in Canada was that no one could find a better way, a different way of addressing the concerns of the captive shipper. For the government to proceed with a piece of legislation which did not properly address that concern would have been sheer folly.

In the view of our companies and in my own personal view, that concern has been addressed in the section dealing with competitive line rates. This section of the bill contributes to a balanced package. And if this section or any other major sections of the bill were to be deleted, we would have great difficulty supporting the legislation.

Senator Stewart: You have dealt with the competitive line rates in general. I did not ask about competitive line rates in general. I asked about transborder competitive line rates. The railway companies, perhaps not with enthusiasm, seem to accept the provision concerning competitive line rates within

[Traduction]

et nous devons ralentir», est-ce que cela ferait une différence pour vous, ou bien vos produits sont-ils d'une telle nature que quelques jours de plus ne feraient pas de différence?

M. Dillmann: Sénateur Stewart, il me semble que la déclaration des compagnies de chemin de fer relève de l'autodestruction. Que cette législation soit adoptée ou pas, il est indubitable que les compagnies de chemin de fer devront continuer à s'adapter à la concurrence qui existe sur le marché, c'est-à-dire à l'industrie du camionnage. Jusqu'à ce jour, elles s'en sont très bien tirées, je pense qu'elles continueront à le faire.

Nos produits se conservent difficilement. Si j'apprenais que les compagnies ferroviaires avaient l'intention de diminuer brusquement le niveau du service du point de vue de la durée des trajets, je crois que je serais inquiet. Je ne peux pas penser que cela risque de se produire parce qu'ils ne seraient tout simplement pas concurrentiels. Je ne vois vraiment pas les dirigeants prudents des deux compagnies ferroviaires canadiennes prendre cette position.

Le sénateur Stewart: Il va leur falloir trouver quelque part l'argent supplémentaire. Vous avez approuvé globalement le Projet de loi C-18. Avez-vous envisagé les répercussions du prix de ligne concurrentiel d'un transbordeur pour les chemins de fer canadiens?

M. Dillmann: Oui, monsieur. Je veux répondre à cette question parce que je sais qu'elle intéresse au plus haut point les sénateurs, les chemins de fer, ainsi que les expéditeurs. Je veux apporter une précision à ma réponse en disant que notre groupe d'entreprise n'est pas touché par l'article relatif au prix de ligne concurrentiel pour les deux modes de transport aussi directement que bon nombre d'autres industries au Canada. Mais, tout au long des débats sur ce Projet de loi, les expéditeurs de ce pays, y compris nos entreprises, se sont torturés l'esprit pour trouver un moyen qui leur permettrait de protéger efficacement les intérêts de l'expéditeur «captive» au Canada, que cet expéditeur se trouve dans une région des provinces Maritimes ou qu'il se trouve au nord d'une de nos provinces de l'Ouest.

Il est clair que, dans cette législation, on ne tient pas compte des intérêts des expéditeurs «captifs». Il est vrai que, d'une certaine façon, l'article va à l'encontre de ce que le Projet de loi essaie de faire. Le problème, cependant, pour les expéditeurs au Canada est que personne n'a trouvé un meilleur moyen, un moyen différent de tenir compte des préoccupations de l'expéditeur «captive». Ce serait pure folie que le gouvernement fasse promulguer une législation qui ne tienne pas dûment compte de cette question.

De l'avis des entreprises que nous représentons et d'après moi, cette question a été traitée dans l'article sur les prix de ligne concurrentiels. Cet article du projet de loi confère un certain équilibre à l'ensemble de mesures proposées. Si cet article ou tout autre article important du projet de loi était éliminé, il serait très difficile pour nous d'appuyer le projet de loi.

Le sénateur Stewart: Vous avez parlé des prix de ligne concurrentiels en général. Je ne vous ai pas demandé votre avis sur les prix de ligne concurrentiels en général, mais sur le prix des lignes concurrentiels transfrontières. Les compagnies de chemin de fer semblent accepter, peut-être sans grand enthousiasme,

[Text]

Canada. It is the transborder aspect that they seem to be protesting most vigorously. I asked if you had considered that. Perhaps your companies have no particular reason to make this important. If so, we can understand that.

Mr. Dillmann: Many parts of Atlantic Canada, especially if there are some rail abandonment procedures in the next five years, will be in the class of the captive shipper. I have listened with great interest to the concerns put forward by the railways. I can tell you that our companies are prepared use Canadian railways on transborder shipments in instances where they will be competitive. If the shippers in Canada are precluded from accessing a competitive situation, then we will wither and go away, and there will be no business from the railways. We have told the railways consistently that if they are prepared to be competitive, we are prepared to support them.

Senator Davey: Did I understand you to say that 40% of your transportation requirements are trucking?

Mr. Dillmann: I think I said 60% was trucking and 40% rail.

Senator Davey: These 60% trucking, did you say you represent 134 different trucking companies?

Mr. Dillmann: Our companies are currently utilizing the services of approximately 130 for-hire carriers in Canada.

Senator Davey: These are Canadian companies?

Mr. Dillmann: Yes.

Senator Davey: You say we should now extend the *Freedom to Move* principle to the highways of this country. We have a number of the big American truckers prepared to come in. One of them is four times bigger than the biggest Canadian company. Would you retain the services of those people if you were able to? Would you retain American truckers?

Mr. Dillmann: We would utilize the services of American truckers if they were offering rates and services we required to get our products into that marketplace.

Senator Davey: You would use Americans if their rates were lower than those of the Canadian truckers.

Mr. Dillmann: Yes.

Senator Davey: Which would likely be the case.

Mr. Dillmann: Not necessarily.

Senator Davey: But possibly.

Mr. Dillmann: Yes.

[Traduction]

siasme, les dispositions concernant les prix de ligne concurrentiels à l'intérieur du Canada. C'est au sujet des transports transnationaux qu'elles protestent le plus. Je vous ai demandé si vous aviez envisagé la question. Peut-être que les entreprises que vous représentez n'ont pas de raison de soulever ce problème. Si tel est le cas, nous pouvons bien le comprendre.

M. Dillmann: De nombreuses régions des Maritimes, en particulier si l'on décide d'abandonner certains embranchements au cours des cinq prochaines années, se retrouveront dans la catégorie des expéditeurs captifs. J'ai prêté beaucoup d'attention aux problèmes soulevés par les compagnies de chemin de fer. Je puis vous dire que les entreprises que je représente sont prêtes à utiliser les chemins de fer canadiens pour des expéditions transfrontières lorsque leurs tarifs sont concurrentiels. Si l'on empêche les expéditeurs au Canada d'avoir accès à des moyens de transport concurrentiels, nous réduirons de plus en plus nos activités dans ce secteur et finirons par l'abandonner; il n'y aura plus alors de contrats avec les chemins de fer. Nous avons répété constamment aux compagnies de chemin de fer que si elles sont prêtes à être concurrentielles, de notre côté, nous sommes prêts à les soutenir.

Le sénateur Davey: Si j'ai bien saisi, 40 p. 100 de vos besoins en matière de transport sont dans le secteur du camionnage?

M. Dillmann: Je pense avoir dit 60 p. 100 pour le transport par camion et 40 p. 100 pour le transport ferroviaire.

Le sénateur Davey: Quant à ces 60 p. 100 pour le camionnage, avez-vous dit que vous représentiez 134 compagnies différentes de camionnage?

M. Dillmann: Les entreprises que je représente font appel aux services d'environ 130 transporteurs à contrat au Canada.

Le sénateur Davey: Il s'agit d'entreprises canadiennes?

M. Dillmann: Oui.

Le sénateur Davey: Vous dites que nous devrions étendre le principe énoncé dans le document «Aller sans entraves» aux autoroutes de ce pays. Plusieurs grosses entreprises américaines de camionnage sont prêtes à faire leur entrée sur la scène canadienne. L'une d'entre elles est quatre fois plus grosse que la plus grande entreprise canadienne. Feriez-vous appel à leurs services si vous pouviez le faire? Engageriez-vous des entreprises américaines de camionnage?

M. Dillmann: Nous retiendrions les services de camionneurs américains s'ils offraient les tarifs et les services que nous voulons pour transporter nos produits sur le marché américain.

Le sénateur Davey: Feriez-vous appel à des Américains si leurs tarifs étaient moins élevés que ceux des camionneurs canadiens?

M. Dillmann: Oui.

Le sénateur Davey: Ce qui risque d'être le cas.

M. Dillmann: Pas nécessairement.

Le sénateur Davey: Mais c'est possible.

M. Dillmann: Oui.

[Text]

Senator Davey: So when you say we should now extend the *Freedom to Move* principle to the highways of this country, you are including Americans with Canadians.

Mr. Dillmann: Yes.

Senator Davey: Are you supportive of the free trade package?

Mr. Dillmann: I cannot respond to the question with respect to the free trade initiatives. It will have to come from our chief executive officer.

Senator Davey: Fine, thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cowan and Mr. Dillmann. We will now break for a few minutes.

PAUSE

The Chairman: Order. We have with us now Mr. Sam Egglestone, senior vice-president of Alberta Gas Chemicals, and Mr. Terry Park, manager of transportation. Mr. Egglestone.

Mr. Sam Egglestone, Senior Vice-President, Alberta Gas Chemicals Ltd.: Thank you, Mr. Chairman, and good morning, ladies and gentlemen. I am here today to speak to you in support of Bill C-18.

I am not a rail transportation expert, but one does not have to be to understand the impact on our company of the total absence of any rail competition at our Medicine Hat plant location. I have been advised that I have about 45 minutes for the presentation and to respond to questions. I have our transportation manager, Mr. Terry Park, with me today; he is prepared to field your questions if they are too technical for me.

I will not be following our submission, but I will be highlighting one feature of it. I am going to speak to you on one point only, and that point is competitive line rates. The importance of this portion of the bill to Alberta Gas Chemicals far outweighs the total sum of all of the other provisions of the bill. So it is perhaps appropriate I do speak only to the one point.

This presentation is essentially the same presentation Alberta Gas Chemicals made to the House of Commons Standing Committee on Transport on March 17 of this year. I am more than pleased to have the opportunity today to present the presentation again to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

I will tell a little bit about our company. Alberta Gas Chemicals is a Canadian company equally owned by Nova, An Alberta Corporation, and Allarco Group Ltd. We are a world-scale producer of methanol, or methyl alcohol as it is sometimes known, at three plants all located at the same site in Medicine Hat, Alberta. Methanol production and sale is our only business, which we started in 1975. Methanol is a water-white liquid made from natural gas and it is shipped in rail tank cars. Our total capacity is 800,000 tonnes per year, of which 85% is shipped out of Canada. Gentlemen and ladies,

[Traduction]

Le sénateur Davey: Alors lorsque vous dites que nous devrions étendre le principe énoncé dans le document «Aller sans entraves» aux autoroutes du Canada, vous incluez les Américains avec les Canadiens.

M. Dillmann: Oui.

Le sénateur Davey: Appuyez-vous les accords sur le libre échange?

M. Dillmann: Je ne peux répondre à la question touchant les mesures relatives au libre-échange. C'est notre mandataire général qui pourra se prononcer sur cette question.

Le sénateur Davey: Très bien, je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup, Monsieur Cowan et Monsieur Dillmann. Nous prendrons maintenant une brève pause.

PAUSE

Le président: À l'ordre. Nous avons maintenant, avec nous, M. Sam Egglestone, directeur général de Alberta Gas Chemicals, et M. Terry Park, directeur des transports. Monsieur Egglestone.

M. Sam Egglestone, directeur général, Alberta Gas Chemicals Ltd.: Je vous remercie, Monsieur le Président. Bonjour Mesdames et Messieurs. Je prends la parole devant vous pour donner mon appui au projet de loi C-18.

Je ne suis pas un expert en matière de transport ferroviaire, mais il n'est pas nécessaire d'en être un pour comprendre les répercussions, sur notre compagnie, de l'absence totale de concurrence entre les compagnies ferroviaires à Medicine Hat, où se trouvent nos usines. On m'a dit que j'avais environ 45 minutes pour faire mon exposé et répondre aux questions. Notre directeur des transports, M. Terry Park, m'accompagne. Il est prêt à répondre à vos questions si celles-ci sont trop techniques pour moi.

Je ne lirai pas mot à mot notre exposé, mais j'en ferai ressortir seulement un trait distinctif. Je ne vais vous entretenir que d'un seul point, et il s'agit des prix de ligne concurrentiels. Cette partie du projet de loi est, pour Alberta Gas Chemicals, beaucoup plus importante que toutes les autres dispositions du projet réunies. C'est pourquoi il convient que je parle seulement de ce point-là.

Cet exposé est essentiellement le même que celui que Alberta Gas Chemicals a présenté au Comité permanent des transports (de la Chambre des communes) le 17 mars de cette année. Je suis très heureux d'avoir l'occasion aujourd'hui de présenter encore une fois cet exposé au Comité permanent des transports et des communications (du Sénat).

Permettez-moi de vous parler un peu de notre compagnie. Alberta Gas Chemicals est une compagnie canadienne possédée à parts égales par Nova, société albertaine, et Allarco Group Ltd. Nous sommes un producteur mondial de méthanol, ou alcool méthylique comme on l'appelle parfois, et nous avons trois usines, toutes situées au même endroit, à Medicine Hat, en Alberta. La production et la vente de méthanol sont nos seules activités; nous avons commencé en 1975. Le méthanol est un liquide blanc, comme l'eau, fait à partir du gaz naturel, et il est expédié par wagon-citerne. Notre capacité totale

[Text]

except a few short-haul truck shipments, the total 800,000 tonnes is moved by the CP Rail. We are a captive shipper, which means there is only one show in town and it is the CP Rail.

We have not operated our plants at full capacity since 1983. At the present time, two of our three plants are shut down and the associated employees have been terminated. We operate in a very tough, competitive world market and we either compete or we die. At the present time, with two of our plants shut down, we are only half dead. We believe the implementation of competitive line rates will go a long way to bringing us back to life and to enabling employees to be rehired and our shut-down plants to be started up.

Unfortunately the railway that moves the total output of our product does not have to compete for our business, and therein lies the problem. The CP Rail has a total monopoly position in Medicine Hat and we are totally at its mercy. The railway has become the final determinant on which markets we can reach economically and which we cannot. We are really totally helpless in the matter.

Some 35% to 40% of our methanol is sold in the United States, with the balance being sold in Pacific Rim countries. We would like to sell more in the United States. It is our closest market and it is our most natural market. The CP Rail, however, does not have a rail line from Alberta directly into the U.S.

I will refer to a map to give you a little bit of orientation. We are located in Medicine Hat in the southeastern corner of Alberta. The CP Rail runs right through Medicine Hat and it goes easterly. CP Rail also have a line from Medicine Hat to the border point at Coutts. They do not carry on beyond Coutts; at Coutts, it is the Burlington Northern Railroad that carries on. The distance from Medicine Hat to the border at Coutts is 178 miles and the Burlington Northern Railroad at the border.

We would dearly love to move more product into the United States, and the Burlington Northern Railroad would dearly love to carry our product and move it from Coutts into U.S. locations. The Burlington Northern Railroad has offered us attractive rates for such movement. We believe savings of 35% to 40% can be achieved under our existing and new shipments to the United States.

I think with this background you can see where we are and where the railways are. I want now to give you a specific example of the problem of being a captive shipper, the manner in which the railway dictates your business to you, and how the implementation of competitive line rates will solve the problem. So I will use this specific example.

[Traduction]

annuelle est de 800 000 tonnes, dont 85 p. 100 sont expédiées à l'extérieur du Canada. Mesdames et Messieurs, à l'exception de quelques expéditions par camion sur de courtes distances, les 800 000 tonnes sont transportées par CP Rail. Nous sommes un expéditeur captif, ce qui veut dire qu'il n'y a qu'un seul maître en ville, et c'est CP Rail.

Nos usines ne fonctionnent pas à pleine capacité depuis 1983. À l'heure actuelle, deux des trois usines sont fermées, et les employés qui y travaillaient ont été congédiés. Nous évoluons dans un marché mondial très difficile, très concurrentiel, et nous devons entrer en concurrence ou disparaître. À l'heure actuelle, comme deux de nos usines sont fermées, nous ne sommes qu'à moitié morts. Nous croyons que la mise en application de prix de ligne concurrentiels fera beaucoup pour nous redonner vie, permettre aux employés d'être engagés de nouveau et faire rouvrir les usines qui étaient fermées.

Malheureusement, la compagnie ferroviaire qui transporte la totalité de notre production n'a pas à soutenir la concurrence en ce qui nous concerne, et c'est là que repose le problème. CP Rail occupe une position monopolistique totale à Medicine Hat, et nous sommes complètement à sa merci. Cette compagnie ferroviaire est devenue la personne qui décide en dernier ressort des marchés que nous pouvons atteindre économiquement et de ceux que nous ne pouvons atteindre. Nous n'avons absolument aucun recours en la matière.

Environ 35 p. 100 à 40 p. 100 de notre méthanol est vendu aux États-Unis, et le reste est vendu dans les pays du Pacifique. Nous aimerions vendre davantage aux États-Unis. C'est le marché le plus près et le plus naturel. Toutefois, CP Rail n'a pas une ligne ferroviaire qui va directement de l'Alberta aux États-Unis.

Je vais vous expliquer la situation à l'aide d'une carte, pour vous orienter un peu. Nous sommes situés à Medicine Hat, dans le coin sud-est de l'Alberta. CP Rail passe directement par Medicine Hat et continue vers l'est. Elle a également une ligne qui va de Medicine Hat jusqu'au point frontière, à Coutts. Elle ne va pas plus loin que Coutts; à Coutts, c'est Burlington Northern Railroad qui continue le transport. La distance entre Medicine Hat et la frontière, à Coutts, est de 178 milles, et Burlington Northern Railroad, à la frontière.

Nous aimerions beaucoup transporter une plus grande quantité de produits aux États-Unis, et Burlington Northern Railroad aimerait lui aussi beaucoup transporter nos produits à partir de Coutts jusqu'à différentes villes aux États-Unis. Burlington Northern Railroad nous a offert des prix très intéressants pour un tel transport. Nous croyons que des économies de 35 p. 100 à 45 p. 100 pourraient être réalisées sur nos expéditions actuelles et nouvelles aux États-Unis.

Je pense qu'avec ces quelques renseignements, vous pouvez voir où nous en sommes et où en sont les compagnies ferroviaires. J'aimerais maintenant vous donner un exemple précis du problème que représente le fait d'être un expéditeur captif, de la façon dont les compagnies ferroviaires nous dictent la manière de gérer nos affaires et comment la mise en application de prix de ligne concurrentiels résoudra le problème. Voici un exemple précis.

[Text]

We have a customer in Wichita, Kansas, for our methanol. From looking at the map it would appear there are at least two ways to get there. We can put it on the CP Rail, go across Saskatchewan, enter the United States at North Portal, Saskatchewan, where a subsidiary of CP Rail, the Soo Line, which is 56% owned by the CP Rail, will carry it down through to Chicago, where the Missouri-Pacific will pick it up and bring it into Wichita, Kansas.

The other route, a much more direct route, would be to go from Medicine Hat to the border at Coutts on CP and then have the Burlington Northern take it right down into Wichita.

The facts of this example from here on are going to be quite outrageous. You are not going to want to believe me, but they are true and they are documented in our submission.

We approached CP for a rail rate on this movement, requesting a good rate. It turns out that of those two rates, there is really only one way to go, and that is through North Portal. There is no rate through Coutts. We asked CP to give us a rate and they simply did not give it to us. We put our request in writing; again, no reply. We wrote them a second time and again received no rate. This is the stalemate we have been up against for many years. Certain markets in the U.S. have simply not been available to us because the freight rate via CP through border crossings more distant than Coutts made the market uneconomic.

In February of this year we became desperate with this situation, and although we still could not get a rate, we shipped a car of methanol to Coutts in care of the Burlington Northern agent. We felt that if CP would move the car—and we believed by law they would have to—they would eventually invoice us for the movements and by this bit of subterfuge we would have a rate to Coutts. CP did move the car and we got the invoice, but it cost us over \$13,000 to get it. The rate to Coutts was \$135.80 a tonne. I said you would have trouble believing some of this, but it is true. The bill of lading is in our submission to you with that rate. The customer in Wichita does not even pay that much for the methanol.

The rate to Calgary, which is slightly farther away than Coutts, is \$9.21. The rate to Coutts is 15 times as much as a reasonable rate should be. This rate prohibits us from using the the Coutts border crossing. So much for using the closest border crossing to the U.S.; we are prevented from doing so and we are totally helpless.

Competitive line rates under Bill C-18 would force CP to give us a proper rate to Coutts, similar to the rate to Calgary. We will then have two routes to reach our existing markets and new markets in the U.S. We will have competition for the first time. We will have lower rates. We will increase our sales

[Traduction]

Nous avons un client qui achète notre méthanol à Wichita, au Kansas. En regardant la carte, nous constatons qu'il y aurait au moins deux façons d'expédier notre produit là-bas. Nous pouvons le confier à CP Rail, qui traverse la Saskatchewan, entre aux États-Unis à North Portal, en Saskatchewan, où une filiale de CP Rail, la ligne de Soo, qui appartient à CP Rail à 56 p. 100, le transporte jusqu'à Chicago où la compagnie Missouri-Pacific le prend pour le transporter à Wichita, au Kansas.

L'autre façon, beaucoup plus directe, serait d'aller de Medicine Hat jusqu'à la frontière, à Coutts, grâce à CP, et demander à Burlington Northern de le transporter jusqu'à Wichita.

Les faits suivants que je vais vous donner au sujet de cet exemple sont tout simplement incroyables. Vous ne me croirez pas, mais c'est bien vrai, et j'ai des documents pour appuyer notre exposé.

Nous avons demandé à CP de nous faire des prix de transport ferroviaire pour ce parcours, nous lui avons demandé un bon prix. Il en résulte qu'entre ces deux façons, il n'y en a vraiment qu'une seule, et c'est en passant par North Portal. Il n'y a pas de prix pour passer par Coutts. Nous avons demandé à CP de nous donner un prix, et celle-ci ne nous l'a simplement pas donné. Nous avons fait une demande par écrit et, encore une fois, nous n'avons pas obtenu de réponse. Nous avons écrit une deuxième fois et nous n'avons pas reçu davantage de réponse. C'est l'impasse dans laquelle nous nous trouvons depuis de nombreuses années. Nous n'avons pas accès à certains marchés américains tout simplement parce que les prix du transport des marchandises par chemin de fer, via CP, pour traverser la frontière et aller au-delà de Coutts ont rendu ces conditions tout à fait non rentables.

En février de cette année, cette situation nous a vraiment désespéré, et même si nous ne pouvions obtenir un prix, nous avons expédié un wagon de méthanol à Coutts, aux soins de l'agent de Burlington Northern. Nous croyions que si CP transportait le wagon—et nous pensions qu'en droit, elle devait le faire—elle finirait par facturer le transport et, par ce tour de passe-passe, nous aurions un prix pour passer par Coutts. CP a transporté le wagon et nous avons reçu la facture, mais il nous en a coûté plus de 18 000 \$. Le prix pour Coutts était de 135,80 \$ la tonne. Je vous ai dit que vous auriez de la difficulté à me croire, mais c'est vrai. La feuille de route se trouve dans le dossier de notre exposé que nous vous remettons, et le prix y est indiqué. Notre client à Wichita ne paye même pas ce prix pour le méthanol.

Le prix pour Calgary, qui est un peu plus loin que Coutts, est de 9,21 \$. Le prix pour Coutts est 15 fois plus élevé qu'un prix raisonnable. Ce prix nous empêche de faire traverser la frontière à nos produits en passant par Coutts. Nous ne pouvons donc utiliser la ville frontalière la plus proche pour nous rendre aux États-Unis; nous en sommes empêchés et nous n'avons aucun recours.

En vertu du projet de loi C-18, les prix de ligne concurrentiels forceraient CP à nous donner un prix convenable pour Coutts, semblable à celui de Calgary. Nous pourrions alors atteindre nos marchés actuels et les nouveaux marchés aux États-Unis par deux parcours. Il y aurait de la concurrence

[Text]

in the United States. We will create jobs for Canadians by starting up our shut-down plants, and we will create jobs for the railways because of increased tonnage.

I should also point out that Alberta Gas presently has no access to Canadian National for shipments to eastern Canada. We would use the competitive line rate provision to obtain a competitive rate from Medicine Hat to Moose Jaw, and then at Moose Jaw we would have the choice of using CN or continuing with CP to eastern Canada.

We did not have the opportunity to be here yesterday, when I understand the railways made their submissions, but what does CP have to say about the competitive line rate provisions in Bill C-18? This monopoly position of power they have is so lucrative and they have become so accustomed to dictating to captive shippers that their recommendation to the standing committee of the House of Commons took only eleven words, which can be summarized into four words: Delete the entire provision.

In my opinion, if competitive line rates are deleted the entire bill should be scrapped. It is a balanced bill, and without competitive line rate provisions the whole balance of the bill is upset in favour of the railways.

CP states unequivocally in its submission to the standing committee of the House of Commons that if competitive line rates are implemented railway jobs will be lost and there will be "export of economic activity". I am not sure what that means, but it is what they have said in their submission. I do not believe this for a minute, nor should you. If forced to compete for the first time in Medicine Hat, the CPR will compete and they will retain the bulk of Alberta Gas Chemicals tonnage into the United States. Not only will not jobs be lost, but new jobs will be created as new markets will be within economic reach.

The CPR businessmen will not give up the traffic. The CPR train is going to North Portal in any case and the Soo Line is going to Chicago in any case, with or without the tank car of methanol. On a marginal basis it costs very little more to haul this car on a train that is going to the destination anyway.

Competition forces one to be efficient and forces one to find and create new and innovative ways of doing business. I am convinced the CPR will be competitive. One only has to look to the example at Fort Saskatchewan just outside of Edmonton, a petrochemical example there. There the shippers for years were captive to the CNR until the CPR built a spur line into the area. The CNR immediately met the competition by drastically reducing their rates and thereby retaining most of their former tonnage. Under similar circumstances I am sure the CPR will also be competitive, will retain the business, will

[Traduction]

pour la première fois. Nous aurions des prix inférieurs. Nous augmenterions nos ventes aux États-Unis. Nous créerions des emplois pour les Canadiens en rouvrant nos usines fermées et nous créerions des emplois pour les employés de chemins de fer en raison de l'augmentation de la charge transportée.

J'aimerais également faire remarquer que Alberta Gas n'a actuellement pas du tout accès au Canadien National pour ce qui est des expéditions vers l'est du Canada. Nous invoquerions la disposition sur les prix de ligne concurrentiels pour obtenir un prix concurrentiel de Medicine Hat à Moose Jaw, puis à Moose Jaw, nous aurions le choix de faire appel au CN ou de continuer avec CP dans l'est du Canada.

Nous n'avions pas la chance d'être ici hier, lorsque les compagnies ferroviaires ont, je crois, fait leur exposé, mais qu'est-ce que CP a à dire au sujet des dispositions relatives au prix de ligne concurrentiel du projet C-18? Cette position monopolistique du pouvoir qu'ils occupent est si lucrative, et ils sont devenus tellement habitués à s'imposer aux expéditeurs captifs qu'ils ont formulé leurs recommandations au Comité permanent de la Chambre des communes en onze mots seulement, qui peuvent se résumer en quatre mots: supprimer toute la disposition.

À mon avis, si les prix de ligne concurrentiels sont supprimés, il faut éliminer complètement le projet de loi. C'est un projet de loi équilibré, et sans les dispositions prévoyant les prix de ligne concurrentiels, tout l'équilibre du projet de loi est perturbé en faveur des compagnies ferroviaires.

CP déclare sans équivoque dans son exposé présenté au Comité permanent de la Chambre des communes que si les prix de ligne concurrentiels sont appliqués, le secteur ferroviaire perdra des emplois, et il y aura (TRADUCTION) «exportation de l'activité économique». Je ne sais pas trop ce que cela veut dire, mais c'est ce qu'ils ont dit dans leur exposé. Je n'en crois pas un traître mot, et vous non plus ne devriez y ajouter foi. Si elle est forcée d'entrer en concurrence pour la première fois à Medicine Hat, CP Rail le fera et conservera le gros de la charge expédié par Alberta Gas Chemicals aux États-Unis. Non seulement aucun emploi ne sera-t-il perdu, mais de nouveaux seront créés, car de nouveaux marchés seront à notre portée économique.

Les hommes d'affaires à CP Rail n'abandonneront pas le trafic. Les trains de CP Rail vont à North Portal dans tous les cas, et la ligne du Soo va à Chicago de toute façon, avec ou sans le wagon-citerne de méthanol. Du point de vue marginal, il n'en coûte pas beaucoup plus pour transporter ce wagon sur un train qui va vers cette destination de toute façon.

La concurrence force les entreprises à être efficaces et à trouver et à créer des façons nouvelles et innovatrices de faire des affaires. Je suis convaincu que CP Rail entrera en concurrence. Nous n'avons qu'à examiner l'exemple de Fort Saskatchewan, juste à l'extérieur d'Edmonton, où se trouve une entreprise pétrochimique. À cet endroit, les expéditeurs ont été, pendant des années, captifs du Canadien National jusqu'à ce que CP Rail construise un embranchement dans cette région. Le Canadien National a immédiatement soutenu la concurrence en réduisant de façon considérable ses prix et en conservant ainsi le plus gros de la charge qu'elle transportait.

[Text]

retain the railway jobs and will in fact require new Canadian workers due to the increased tonnage.

Gentlemen and ladies, the injustices suffered by the captive shipper have prevailed far too long. The competitive line rate provisions of this legislation in Bill C-18 is long overdue and will at last correct this injustice. I can only urge you to recommend approval of Bill C-18 with the competitive line rate provisions totally intact. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Egglestone. We will have a question period now. Are there any questions? Senator Stewart.

Senator Stewart: I asked a question yesterday a couple of times and I guess I would like to repeat it. We hear again and again a great deal of differential statement concerning maintaining the two major Canadian railways, but in view of the fact that much of the traffic is north and south, has not the time come to give that up?

Even in the presentation we just now heard we had the assurance that the Canadian railways will meet the competition and therefore we need not worry that it will be lost to Canadian carriers. Is that necessary, though? Is not the truth of the matter that the era of east-west access is over and that particularly with free trade coming the flow of traffic is going to be increasingly north and south, except in certain commodities such as grain, which will go out to Port Rupert or Vancouver, and that consequently our transportation system, our highway system, our road and railway system should be reoriented to accommodate the business? Should we not start thinking in those broad new terms rather than trying to bow in both directions: on the one hand toward efficiency and on the other hand toward the past?

Mr. Egglestone: I would agree that we expect to see the north-south traffic increased, particularly in our business of which I can speak. As I mentioned, we expect to penetrate more markets in the U.S. If we can get lower rates, we can go deeper into the U.S.

Methanol has an 18% duty on it at the present time into the United States. If the free trade goes forward, that duty will come off and this will make our product even more competitive in the United States, which will increase the north-south traffic again. I would agree with you. That is the way things are tending to go.

Senator Stewart: This question is for clarification. We have the provision concerning competitive line rates, but that can be divided into competitive line rates within Canada and transborder competitive line rates. Am I correct in thinking that the example you give is a situation where transborder competitive line rates would be helpful to your company?

[Traduction]

Dans des circonstances identiques, je suis certain que CP Rail soutiendra aussi la concurrence, qu'elle conservera ses clients, qu'elle conservera les emplois dans le secteur ferroviaire et aura enfin besoin de nouveaux travailleurs canadiens en raison de l'augmentation de la charge qu'elle transportera.

Mesdames et Messieurs, les injustices dont souffre l'expéditeur captif existent depuis trop longtemps. Les dispositions relatives aux prix de ligne concurrentiels proposées par le projet de loi C-18 tardent depuis trop longtemps et corrigeront enfin cette injustice. Je ne peux que vous inciter à recommander l'approbation du projet de loi C-18 avec les dispositions portant sur les prix de ligne concurrentiels intactes. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Monsieur Egglestone. Nous avons maintenant une période de questions. Y a-t-il des questions? Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Hier, j'ai demandé une question à plusieurs reprises, et je pense que j'aimerais la poser de nouveau. Nous entendons encore et encore diverses déclarations concernant le maintien des deux grandes compagnies ferroviaires canadiennes, mais compte tenu du fait que la plus grande partie du trafic est dans l'axe nord-sud, le temps n'est-il pas venu d'abandonner cette idée?

Même dans l'exposé que nous venons d'entendre, nous avons l'assurance que les compagnies ferroviaires canadiennes soutiendront la concurrence, et il n'est donc pas nécessaire de se demander s'il s'agira d'une perte pour les transporteurs canadiens. Mais est-ce nécessaire? N'est-il pas vrai que l'ère des grands déplacements dans l'axe est-ouest est terminée et qu'en particulier, avec le libre-échange qui s'en vient, le trafic se fera de plus en plus du nord vers le sud, sauf pour certaines marchandises comme les céréales, qui iront à Port Rupert ou à Vancouver, et qu'il faudrait donc réorienter notre système de transport, notre système de voies routières, notre système ferroviaire et notre système routier afin de répondre aux nouveaux besoins des entreprises? Ne devrions-nous pas commencer à tenir compte de cette nouvelle perspective générale plutôt que d'essayer d'aller dans les deux directions, c'est-à-dire d'une part vers l'efficacité et, d'autre part, vers le passé?

M. Egglestone: Je conviens que nous prévoyons une augmentation du trafic nord-sud, en particulier pour ce qui est de notre type d'entreprise, dont je peux parler. Comme je l'ai mentionné, nous prévoyons pénétrer de plus en plus de marchés aux États-Unis. Si nous pouvons obtenir des prix inférieurs, nous pouvons aller plus loin aux États-Unis.

Le méthanol est frappé de droits de 18 p. 100 à l'heure actuelle, aux États-Unis. Si le libre-échange est décrété, ces droits disparaîtront, ce qui rendra notre produit encore plus concurrentiel aux États-Unis et ce qui augmentera à son tour le trafic nord-sud. Je suis d'accord avec vous. C'est ce qui a tendance à se passer.

Le sénateur Stewart: Voici une question d'éclaircissement. Il y a la disposition concernant les prix de ligne concurrentiels, mais on peut distinguer les prix de ligne concurrentiels au Canada et les prix de lignes concurrentiels transfrontaliers. Ai-je raison de penser que l'exemple que vous donnez porte sur un

[Text]

Mr. Egglestone: Extremely helpful. Without the transborder there is in fact not much in the competitive line rates for us. We want to get into the United States with our product and we are at the moment forced to take these long hauls across Canada to go through border crossings—this maximizes the haul for the Canadian railway—rather than go right to the border, which is only 178 miles from our plant location, and get on a railway there that is anxious and waiting and has offered us very competitive rates into the United States. If competitive line rates did not apply to transborder crossings, it would be very little help to us.

Senator Stewart: I know that you are not unique in having this interest, but from your knowledge, are there very many other shippers in your area whose viewpoint would be much the same as your own?

Mr. Egglestone: Yes, there are. Right in the city of Medicine Hat there is a large fertilizer industry which exports heavily into the United States. There are other petrochemical companies in Alberta, not in Medicine Hat, that also export heavily into the United States. In that whole area of southern Alberta and southern Saskatchewan there is only one rail service and we are all suffering under this monopoly position. If we could get the CLRs to the nearest border points, then this would force the railway to be more competitive and to lower their rates. We will probably still end up taking the long haul on the Canadian railway, but the rate will be far different from what it is today.

Senator Stewart: But surely, given the fact you mentioned earlier that the Burlington Northern route is a more direct route, they should be able to give you a better rate from Coutts than through Chicago to the purchaser you mentioned.

Mr. Egglestone: By sheer distances it would appear that they could, yes, but there are a lot of movements in the railway business where the longest route sometimes has the lower rate, and Mr. Park might tell you about a very good example of that where the Canadian railways are doing the U.S. railways out of business.

Mr. J. Park, Manager, Transportation, Alberta Gas Chemicals Ltd.: This is indeed an interesting point, ladies and gentlemen, which we would like to bring up. As Mr. Egglestone has pointed out, this shows that the longest haul may be the one that captures the business. We would like to show you how Canadian Pacific, through its U.S. subsidiary, competes very effectively in the U.S.

The situation is this. In the area of Minneapolis there is of course much grain, and the grain is slated for export through the port of Portland, Oregon. You can see that there are two

[Traduction]

cas où les prix de ligne concurrentiels transfrontaliers seraient avantageux pour votre société?

M. Egglestone: Extrêmement avantageux. Sans l'aspect transfrontalier, les tarifs concurrentiels ne présentent en réalité pas beaucoup d'intérêt pour nous. Nous voulons accéder au marché américain avec notre produit et nous sommes à l'heure actuelle forcés de franchir ces longues distances au Canada pour parvenir aux lignes transfrontalières—cela porte au maximum le transport par les chemins de fer canadiens—plutôt que d'aller directement à la frontière, qui ne se trouve qu'à 178 milles de notre usine, et d'emprunter les services d'une société ferroviaire qui ne demande pas mieux et qui nous a offert des tarifs très concurrentiels aux États-Unis. Si les prix de ligne concurrentiels ne s'appliquaient pas aux lignes qui traversent la frontière, cela ne présenterait vraiment pas beaucoup d'intérêt pour nous.

Le sénateur Stewart: Je sais que vous n'êtes pas les seuls dans cette situation, mais à votre connaissance, y a-t-il véritablement beaucoup d'expéditeurs dans votre région qui partageraient votre point de vue?

M. Egglestone: Oui, il y en a. Dans la ville de Medicine Hat, il y a une grosse usine de fertilisants qui exporte énormément aux États-Unis. Il y a d'autres sociétés pétrochimiques en Alberta, ailleurs qu'à Medicine Hat, qui exportent aussi énormément aux États-Unis. Dans toute cette région du sud de l'Alberta et du sud de la Saskatchewan, il n'existe qu'un seul service ferroviaire et nous sommes tous désavantagés par cette situation de monopole. Si nous pouvions bénéficier des PLC aux stations frontalières les plus proches, cela forcerait les chemins de fer à être plus concurrentiels et à diminuer leurs prix. Sans doute ferons-nous quand même le long trajet sur les chemins de fer canadiens, mais les prix seront bien différents de ce qu'ils sont aujourd'hui.

Le sénateur Stewart: Mais il est certain, étant donné, comme vous l'avez dit, que la route de la Burlington Northern est plus directe, qu'ils devraient être en mesure de vous faire un meilleur prix à partir de Coutts qu'en passant par Chicago pour l'acheteur dont vous parliez.

M. Egglestone: Au strict point de vue de la distance il semblerait qu'effectivement ils seraient en mesure de le faire, mais dans l'industrie ferroviaire il arrive très souvent que le parcours le plus long coûte le moins cher. M. Park pourrait vous parler d'un très bon exemple de cette situation, un cas dans lequel les chemins de fer canadiens acculent les sociétés américaines de chemin de fer à la faillite.

M. J. Park, directeur, Transports, Alberta Gas Chemicals Ltd.: Il s'agit en effet d'un cas intéressant, Mesdames et Messieurs, que nous souhaitons porter à votre attention. Comme M. Egglestone l'a souligné, il montre que le plus long trajet est parfois celui qui accapare la clientèle. Nous voudrions vous montrer comment le Canadien Pacifique, par l'entremise de sa filiale américaine, concurrence très efficacement les sociétés américaines.

Voici quelle est la situation. Dans la région de Minneapolis il y a bien sûr beaucoup de grain, et le grain est destiné à être exporté par le port de Portland, dans l'Oregon. Vous voyez

[Text]

ways to get to Portland. The Soo Line, the CP subsidiary, could gather the grain in Minnesota and South Dakota, marshal it all here in Minneapolis and simply hand off to say Burlington Northern and let the Burlington Northern go all the way out to Portland with it. Or they could do the same thing with the Union Pacific and get out to Portland, or innumerable other carriers. But what they choose to do is most interesting. They gather the grain here in Minneapolis and they take the route up to North Portal, Saskatchewan. There the Soo Line hands off to CP Rail. This is American grain travelling through the jurisdiction of Canada all the way out to Kingsgate, which is just below Cranbrook, British Columbia, and then they hand off to the Union Pacific, which takes the grain to Oregon. And why do they do that? They do that so that they can retain the haul for themselves and therefore the majority of the revenue. You can easily see this out-of-line haul is much more circuitous than a direct shipment from Portland would be.

Although the BN&A has the ability to give us a lower rate to Wichita, Kansas, it does not mean CP cannot and will not match that rate and still retain our business. As I mentioned, we have 800,000 tonnes, a tremendous amount of traffic. You just do not walk away from that.

Senator Stewart: I do not want to press too hard on this point, but it seems to me you are somehow implying, all other things being equal, that you would prefer to stay with Canadian Pacific.

Mr. Egglestone: Yes, certainly. The service has been good. We have no complaint about the service of the CPR. Our complaint is that they are not helping us access the U.S. markets we would like to access. They are forcing us to take long travels across Canada. They can do it because there is no competition. Every tonne of methanol we move out of Medicine Hat moves on the CPR whether we like it not.

You might be interested in how the CPR responded to the submission we made to the House of Commons standing committee on March 17. The next morning they were on the phone from the senior level of their company telling us they are very unhappy with us, that they did not like our submission, that they did not like the way we got the rate, and that we did not tell the whole truth. They really berated us. The old adage, "the customer is always right", only applies when there is competition. When there is no competition, the customer is rarely right.

Just in case we did not get the message, they informed us on of May 8 that they were increasing all our rates to Chicago and west of the Mississippi by 23%. They were going to remind of who is running the show. They put that rate increase through.

What can we do? We cannot say we do not like the rate or we are going to take our traffic elsewhere. We cannot do a darn thing, except support this legislation which will solve that

[Traduction]

qu'il existe deux façons de se rendre à Portland. La Soo Line, la filiale de CP, pourrait prendre le grain au Minnesota et au Dakota du Sud, le trier ici, à Minneapolis, et simplement le remettre à la Burlington Northern, par exemple, et laisser celle-ci transporter le grain jusqu'à Portland. Elle pourrait faire la même chose avec la Union Pacific et se rendre jusqu'à Portland, ou encore avec d'innombrables autres transporteurs. Mais ce qu'ils ont décidé de faire est extrêmement intéressant. Ils prennent le grain ici à Minneapolis et ils empruntent le trajet vers North Portal, en Saskatchewan. Là, la Soo Line remet le grain au CP. Il s'agit donc de grain américain, qui est transporté dans le territoire canadien jusqu'à Kingsgate, qui est située juste en-dessous de Cranbrook, en Colombie-Britannique, et ils le remettent à la Union Pacific, qui transporte le grain jusqu'en Oregon. Et pourquoi procèdent-ils de cette façon? Parce qu'ainsi ils peuvent garder la plus grande partie du transport pour eux-mêmes et donc la plus grande partie des revenus. Vous constatez facilement que ce trajet est beaucoup plus indirect que le serait un envoi direct à partir de Portland.

Bien que la BN&A puisse nous faire un meilleur prix à destination de Wichita, au Kansas, cela ne veut pas dire que le CP ne puisse faire le même prix et ne le fera pas, et garder notre clientèle. Comme je l'ai dit, nous avons 800 000 tonnes, ce qui est une quantité phénoménale. On ne renonce pas à cela facilement.

Le sénateur Stewart: Je ne veux pas insister outre mesure sur cette question, mais il me semble que vous laissez entendre, toutes choses égales d'ailleurs, que vous préféreriez continuer à utiliser les services du Canadien Pacifique.

M. Egglestone: Oui, absolument. Le service est bon. Nous ne pouvons pas nous plaindre du service fourni par le CP. Nous leur reprochons cependant de ne pas nous faciliter l'accès aux marchés américains auxquels nous voudrions accéder. Ils nous forcent à faire de longs parcours au Canada. Ils peuvent se permettre de le faire parce qu'ils n'ont pas de concurrence. Chaque tonne de méthanol que nous expédions à partir de Medicine Hat part sur les trains du CP, que nous le voulions ou non.

Vous aimeriez peut-être savoir comment le CP a répondu au mémoire que nous avons présenté au comité permanent de la Chambre des communes le 17 mars. Le lendemain matin, la direction de la société nous téléphonait pour nous dire qu'ils n'étaient pas contents du tout, qu'ils n'avaient pas aimé notre mémoire, qu'ils n'avaient pas aimé la façon dont nous avions obtenu le prix, et que nous n'avions pas dit toute la vérité. Ils nous ont véritablement réprimandé. La vieille maxime «Le client a toujours raison» ne s'applique que lorsqu'il y a de la concurrence. Lorsqu'il n'y a pas de concurrence, le client a rarement raison.

Pour le cas où nous n'aurions pas saisi le message, ils nous ont informé, le 8 mai, qu'ils augmentaient de 23 p. 100 tous les prix pour Chicago et l'ouest du Mississippi. Ils allaient nous rappeler qui menait la barque. Ils ont appliqué cette augmentation de prix.

Que pouvons-nous faire? Nous ne pouvons pas dire que nous n'aimons pas le prix ou que nous allons recourir aux services d'une autre entreprise. Nous ne pouvons absolument rien faire,

[Text]

problem. In the cover letter of our submission I think we mention that they have increased their rates 23% since our submission to the House of Commons standing committee on March 17.

The Chairman: Are there some other questions?

Senator Macdonald: Are you afraid they may increase them again after your appearance here today?

Mr. Egglestone: It is a fear.

Senator Macdonald: You mentioned that two of your plants shut down. What will happen with the third one if this legislation does not go through?

Mr. Egglestone: As I mentioned, we market 85% outside of Canada. The one plant running is supplying the Canadian market and some in the U.S. We export a lot to Japan from a terminal we have in Vancouver. Without this legislation we are barely surviving with that plant. If we get the legislation, we believe it will allow us to penetrate the U.S. and start up at least one of our shut-down plants.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. Our next group is from the Atlantic Provinces Transportation Commission, Mr. R. Armitage, assistant general manager, and Mr. L. Mitton, transportation and distribution manager.

Mr. R. Armitage, Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission: Good morning, honourable senators. Our chairman would be here to make this presentation today, but he sends his regrets. Unfortunately he has been hospitalized of late and it simply was not possible for him to attend. Besides, he tells me the summer weather in P.E.I. has been excellent; I am not sure whether that was not an influencing factor.

We certainly welcome the opportunity to appear before you today and to present our views in support of the two bills. We have deliberately kept the presentation brief and with your indulgence we would like to read the presentation. Then, of course, we will be open to any questions you may have. The presentation starts out this way.

As an organization with the mandate of seeking the best possible transportation rates and services in order to permit the Atlantic provinces to compete in the marketplaces of Canada and throughout the world, the interests of the Atlantic Provinces Transportation Commission, hereinafter referred to as the APTC, in relation to Bills C-18 and C-19 become very clear.

Transportation is a critical element in the economic development of the Atlantic provinces. This was outlined in some detail in the APTC submission to the House of Commons Standing Committee on Transport during hearings concerning earlier versions of Bills C-18 and C-19. A copy of that submission is attached and forms part of this presentation, although I will not be reading that portion, Mr. Chairman.

[Traduction]

sauf appuyer ce projet de loi, qui réglera le problème. Dans la lettre de présentation de notre mémoire, nous signalons, je crois, qu'ils ont augmenté leurs prix de 23 p. 100 depuis que nous avons présenté notre mémoire au comité permanent de la Chambre des communes le 17 mars.

Le président: D'autres questions?

Le sénateur Macdonald: Craignez-vous qu'ils les augmentent encore une fois après votre témoignage ici aujourd'hui?

M. Egglestone: Nous le craignons.

Le sénateur Macdonald: Vous avez dit que deux de vos usines ont été fermées. Qu'arrivera-t-il de la troisième si ce projet de loi n'est pas adopté?

M. Egglestone: Comme je l'ai mentionné, nous écoupons 85 p. 100 de notre production en dehors du Canada. La seule usine en marche approvisionne le marché canadien et une partie du marché américain. Nous exportons beaucoup au Japon à partir d'un terminal que nous avons à Vancouver. Sans l'adoption de ces dispositions, nous parvenons à peine à survivre avec cette usine. Si le projet de loi est adopté, nous croyons que cela nous permettra de pénétrer le marché américain et de rouvrir au moins une des usines qui ont été fermées.

Le président: Merci beaucoup, Messieurs. Le prochain groupe nous vient de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique: M. R. Armitage, directeur général adjoint, et M. L. Mitton, directeur des transports et de la distribution.

M. R. Armitage, directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique: Messieurs les sénateurs, bonjour. Notre président devait être ici ce matin pour présenter notre mémoire, mais il m'a chargé de vous transmettre ses regrets. Malheureusement, il a été hospitalisé dernièrement et il lui était tout à fait impossible de venir. En outre, il me dit qu'il fait un temps magnifique à l'Île-du-Prince-Édouard, cet été; je me demande si cela n'a pas joué également.

Nous nous réjouissons sans aucun doute d'avoir l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui et de vous présenter notre point de vue, qui est favorable au projet de loi. Nous avons délibérément tenu à ne pas faire un long exposé et si vous le permettez nous aimerions vous faire lecture de notre mémoire. Ensuite, nous répondrons bien entendu à vos questions. Voici le début du mémoire.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique, ci-après désignée CTPA, est un organisme ayant pour mandat de chercher à obtenir les meilleurs prix et services de transport, pour que les provinces de l'Atlantique soient en mesure d'être concurrentielles dans les marchés canadiens et étrangers. À ce titre, elle est bien évidemment intéressée aux projets de loi C-18 et C-19.

Les transports constituent un élément clé du développement économique des provinces de l'Atlantique. Cela a été souligné d'une manière relativement détaillée dans le mémoire présenté par la CTPA au comité permanent des transports de la Chambre des communes, au cours des audiences portant sur des versions antérieures des projets C-18 et C-19. Une copie de ce mémoire est jointe au présent mémoire et en fait partie, mais je ne lirai pas cette partie, M. le président.

[Text]

Bill C-18 and C-19 are based on proposals contained in the document *Freedom to Move*, which was released by the federal government in July of 1985. At that time, the APCT expressed a number of concerns to the then Minister of Transport and subsequently to the House of Commons Standing Committee on Transport during its consideration of the proposed regulatory reforms. The main concern at that time was that the proposed changes would have an uneven impact upon the several regions of Canada and could impair the ability of Atlantic provinces' companies to compete effectively in the marketplaces of Canada.

Changes that have been made in the proposed legislation as reflected in the bills before your committee have, to a large degree, overcome the original concerns expressed by the APTC. In fact, many of the changes that have been made were requested by the APTC in earlier submissions.

Some of the earlier concerns of the APTC addressed in the proposed legislation are:

- (a) improvement in the policy statement that transportation is a key to regional economic development;
- (b) improvement in the competitive line rate provisions and an acceptable definition for captive shippers;
- (c) changes in the requirement that the railways extend rate and service levels relating to railway owned and operated intermodal trailers to highway carriers;
- (d) provisions to provide for assistance to upgrade transportation facilities and to assist shippers to adapt to non rail transport that is stemming from rail abandonments, have been amended in line with APTC recommendations;
- (e) a proposed amendment to the Maritime Freight Rates Act, which would treat intermodal traffic from points no longer served by rail as all-rail traffic for the purposes of the Maritime Freight Rates Act subsidy, also responds to a request made by the APTC.

That is not to say there are not other important provisions of the two bills that have, in fact, widespread support among regional shippers. Some of these are:

- (a) provisions for mediation of rate disputes and final-offer arbitration, in addition to the streamlining of the public interest investigation;
- (b) provision for annual reviews of the impact of the new legislation, along with a comprehensive review after five years;
- (c) maintenance of much of the existing criteria to govern branchline abandonment applications and a limitation of not more than 4% of the total route mileage of a railway

[Traduction]

Les projets de loi C-18 et C-19 sont fondés sur des propositions contenues dans le document intitulé *Aller sans entraves*, publié par le gouvernement fédéral en juillet 1985. À ce moment, la CTPA a exprimé un certain nombre de réserves au ministre des Transports de l'époque et par la suite au comité permanent des transports de la Chambre des communes, lorsque celui-ci étudiait les réformes législatives proposées. Notre principale réticence, à ce moment, tenait à ce que les changements proposés risquaient d'avoir une incidence inégale sur les différentes régions du Canada, et d'amoinrir la capacité des entreprises des provinces de l'Atlantique de lutter efficacement contre leurs concurrents sur les marchés canadiens.

Dans une large mesure, les changements apportés aux dispositions législatives proposées, qui figurent dans les projets de loi étudiés par votre comité, ont rendu injustifiées les réserves exprimées au départ par la CTPA. En fait, bon nombre des modifications qui ont été apportées avaient été réclamées par la CTPA dans des mémoires antérieurs.

Voici quelques-uns des éléments qui avaient été soulevés par la CTPA et dont on a tenu compte dans le projet de loi:

- a) amélioration de l'énoncé de politique, suivant lequel les transports constituent un élément clé du développement économique régional;
- b) amélioration des dispositions sur le prix de ligne concurrentiel et définition acceptable des expéditeurs captifs;
- c) modifications relatives à l'obligation des chemins de fer d'étendre aux transporteurs routiers les niveaux de prix et de service applicables aux semi-remorques intermodales appartenant aux sociétés ferroviaires et exploitées par elles;
- d) dispositions visant à l'amélioration des installations de transports et à aider les expéditeurs à s'adapter à l'utilisation du transport non ferroviaire rendue nécessaire par l'abandon de lignes de chemin de fer; ont été modifiées conformément aux recommandations de la CTPA;
- e) modification proposée à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, suivant laquelle le trafic intermodal à partir de points qui ne sont plus desservis par le chemin de fer serait considéré comme un trafic entièrement ferroviaire pour l'application des subventions visées par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; également conforme à une demande de la CTPA;

Il y a en outre d'autres dispositions des deux projets de loi qui jouissent, en fait d'un appui généralisé de la part des expéditeurs régionaux. Citons notamment:

- a) les dispositions touchant la médiation en cas de conflit sur les prix et l'arbitrage, en plus de la simplification de l'enquête relative à l'intérêt public;
- b) les dispositions sur l'examen annuel des effets des nouvelles dispositions et sur l'examen complet après une période de cinq ans;
- c) le maintien d'une bonne partie des critères actuellement employés en matière de demandes en vue de l'abandon d'un embranchement, et l'interdiction faite aux compa-

[Text]

that may be abandoned in any of the first five years after the act comes into force;

(d) the full application of the MFRA-ARFAA—that is, the Atlantic Region Freight Assistance Act—assistance under confidential contracts.

For the most part, the APTC is of the view that Bills C-18 and C-19 reflect pro-competitive features which should help to enhance efficiency and transportation for all of Canada. This is particularly important at a time when competition for trade with other countries is becoming increasingly competitive and it is essential for the economic future of Canada that our industry become as efficient as possible.

In giving support to the two bills, the APTC must, however, go on record in respect to Bill C-19 as not being in agreement with the transitional period of five years for the implementation of the fitness-only test and for the vague reference to public interest as the basis for weighing evidence presented by objectors to the granting of operating authorities.

The original timeframe of three years leading up to the fitness-only test was, in the opinion of the APTC, more than ample and the substitution of public interest for the specific criteria in the original bill could lead to inconsistent application from province to province, contrary to the important objective of uniformity throughout Canada. However, as a package of changes as contained in Bills C-18 and C-19, the APTC supports prompt passage in order to enhance the competitiveness of Canadian products both domestically and abroad.

In concluding our opening remarks, Mr. Chairman, I would like to add that while relatively few Atlantic provinces companies may be appearing before your committee during your deliberations on Bill C-18 and Bill C-19, in our view, this should not be taken as a lack of interest from our region.

Many Atlantic provinces companies in fact did appear before the House of Commons committee hearings, and most of those supported the APTC submission. I think it is pretty obvious that shortness of time and lack of notice for the hearings made it difficult for many companies to appear before you during this session of your hearings. Respectfully submitted, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir. Senator Stewart.

Senator Stewart: You have figures showing the extent of shipments from the Atlantic provinces to the New England states. What part of the outbound traffic goes to the New England states or the middle Atlantic states on the one hand as over against the part that goes to Quebec and Ontario?

Mr. Armitage: It is an interesting question, senator. Unfortunately, we do not have such figures in our organization. There is no doubt that there are figures available from Stats

[Traduction]

gnies d'abandonner plus de quatre pour cent de la longueur totale de leurs lignes dans l'une des cinq années suivant l'entrée en vigueur de la loi;

d) l'application intégrale de la LTTMPA et de la LSTMRA—à savoir, la Loi sur les subventions du transport des marchandises dans la région Atlantique—aide en vertu de contrats confidentiels.

Dans l'ensemble, la CTPA estime que les projets de loi C-18 et C-19 comportent des dispositions favorisant la concurrence, qui devraient contribuer à améliorer l'efficacité et le transport dans tout le Canada. Cela est particulièrement important à un moment où la concurrence commerciale étrangère s'accroît; il est essentiel pour l'économie future du Canada que notre industrie atteigne une efficience maximale.

En appuyant les deux projets de loi, toutefois, la CTPA doit préciser, au sujet du projet C-19, qu'elle ne souscrit pas à la période transitoire de cinq ans pour la mise en œuvre du critère de l'aptitude du demandeur et pour le critère vague de l'intérêt public, au sujet de l'appréciation de la preuve présentée par ceux qui s'opposeraient à l'octroi de licences d'exploitation.

La période de trois ans prévue à l'origine pour le critère de l'aptitude du demandeur était, de l'avis de la CTPA, plus que suffisante et la substitution de l'intérêt public aux critères précis établis dans le projet initial pourrait entraîner un manque d'uniformité dans l'application à l'égard des diverses provinces, ce qui est contraire à un objectif important, à savoir l'uniformité dans tout le Canada. Cependant, pour ce qui est de l'ensemble des modifications contenues dans les projets de loi C-18 et C-19, la CTPA appuie l'adoption rapide, afin que soit favorisée la concurrence des produits canadiens sur les marchés intérieur et étranger.

Pour conclure nos remarques introductives, monsieur le président, j'aimerais ajouter que si un nombre relativement restreint d'entreprises des provinces de l'Atlantique vont comparaître devant votre comité au cours des discussions sur les projets de loi C-18 et C-19, à notre avis, cela ne devrait pas être interprété comme un manque d'intérêt de la part de notre région.

De nombreuses entreprises des provinces de l'Atlantique ont en réalité comparu devant le comité de la Chambre des communes, et la plupart d'entre elles appuyaient le mémoire de la CTPA. Il est évident, je crois, que vu le manque de temps et l'absence de préavis concernant les audiences, il était difficile pour bien des entreprises de comparaître devant vous durant cette partie des audiences. Voilà, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Vous avez des données montrant l'importance des expéditions effectuées des provinces de l'Atlantique aux États de la Nouvelle-Angleterre. Quelle est la partie du trafic extérieur qui est destinée aux États de la Nouvelle-Angleterre ou aux États de l'Atlantique du centre, d'une part, par rapport à la partie qui est destinée au Québec et à l'Ontario?

M. Armitage: Cette question est intéressante, sénateur. Malheureusement, nous ne disposons pas de ces données. Il ne fait aucun doute que certaines données peuvent être obtenues

[Text]

Canada for certainly the export portion to the United States, and I believe you are quite correct: it is broken down by region and presumably, even New England versus middle Atlantic. We probably have those in our office. But where we are lacking, frankly, would be any comparison of those figures, even if we had them before us here today, with figures for Quebec and Ontario. We really do not have that information and to my knowledge, it is simply not available.

Senator Stewart: Could you tell us what part of the traffic moving out of the Atlantic provinces which you represent goes by rail and what part by truck carrier?

Mr. Armitage: Again, I would like to be able to respond with some useful information, but I am afraid we really do not have that kind of breakdown.

I do recall that Transport Canada periodically produces some modal share figures on a national basis, but I have always had trouble gleaning any information from that particular publication. I do not really mean this as a criticism. Singling out the Atlantic provinces in terms of modal shares . . . I really do not know. In terms of a general feel for the question, I would say that the vast majority of the traffic, in terms of both tonnage and revenue, would be moved by truck, but I really do not have the percentages to provide you.

Senator Stewart: Are there any shipments out of Atlantic Canada that are almost exclusively by rail? I assume that any shipments of coal would be almost exclusively by rail, but is there any other product or commodity that by reason of its very nature moves almost entirely by rail? What I am trying to do is discover how important to you the rail portions of the bill are as distinct from the trucking portions.

Mr. Armitage: In terms of rail transportation today, particularly in relation to products moving from the Atlantic provinces to markets in say central Canada, the rail intermodal aspect of the operation is the paramount means of moving the goods, except for certain basic raw materials or resource goods. So including that as part of the rail portion, I would not mean to imply that the rail participation in the movement of goods is not significant. It is really very substantial. But in terms of a percentage, I think the truck percentage would dominate in terms of the modal share. But rail is significant, senator.

Senator Stewart: Are the truck carriers in this traffic—that is, from the Atlantic provinces to Quebec and Ontario—primarily based in the Atlantic provinces, or are they based in Quebec and Ontario?

[Traduction]

auprès de Statistique Canada en ce qui concerne, sans aucun doute, la partie des exportations destinées aux États-Unis, et je crois que vous avez tout à fait raison: les données sont réparties selon les régions et l'on peut présumer, même entre la Nouvelle-Angleterre et l'Atlantique du centre. Nous avons probablement ces données à nos bureaux. Mais ce que nous n'avons pas, franchement, c'est une comparaison de ces données, même si nous les avions ici aujourd'hui, avec les données concernant le Québec et l'Ontario. Nous n'avons vraiment pas cette information et pour autant que je sache, elle n'est tout simplement pas disponible.

Le sénateur Stewart: Pourriez-vous nous dire quelle partie du trafic expédié à partir des provinces de l'Atlantique que vous représentez est transportée par chemin de fer et quelle proportion est transportée par camion?

M. Armitage: Encore une fois, j'aimerais être en mesure de vous fournir des données pertinentes, mais j'ai bien peur que nous n'ayons vraiment pas ce type de répartition.

Je me rappelle que Transports Canada publie de temps à autre des chiffres sur la répartition modale à l'échelle nationale, mais j'ai toujours eu du mal à obtenir de l'information dans cette publication. Il ne s'agit pas du tout d'une critique. Obtenir des données distinctes sur les provinces de l'Atlantique pour la répartition modale . . . Vraiment, je ne sais pas. De manière générale, je dirais que la plus grande partie des marchandises, si l'on considère le tonnage et les revenus, est transportée par camion. Mais je ne peux pas vraiment vous fournir les pourcentages.

Le sénateur Stewart: Est-ce que certaines marchandises en provenance des provinces de l'Atlantique sont transportées exclusivement par chemin de fer? Je présume que le charbon est transporté presque exclusivement par rail, mais y a-t-il d'autres produits ou marchandises qui, en raison de leur nature même, sont transportés presque entièrement par chemin de fer? J'essaie de voir quelle est l'importance pour vous des dispositions relatives au transport par rail prévues par le projet de loi par opposition à celles qui se rapportent au camionnage.

M. Armitage: Dans le domaine du transport par chemin de fer aujourd'hui, notamment en ce qui a trait aux marchandises en provenance des provinces de l'Atlantique qui sont acheminées vers les marchés, disons du Canada central, la coordination du rail et d'autres modes de transport fournit le moyen de transport par excellence sauf pour certaines matières premières de base. Considérant que le transport intermodal se rattache au transport ferroviaire, je ne voudrais pas laisser entendre que la part de marché du transport par chemin de fer n'est pas importante. En fait, elle est considérable. En pourcentage cependant, je pense que le transport par camion est le mode de transport le plus utilisé. Toutefois, le transport ferroviaire est important, monsieur le sénateur.

Le sénateur Stewart: Les entreprises de camionnage qui transportent des marchandises des provinces de l'Atlantique vers le Québec et l'Ontario, sont-elles surtout installées dans les provinces de l'Atlantique ou plutôt au Québec et en Ontario?

[Text]

Mr. Armitage: The voice from my side here says primarily Atlantic. I have trouble with that. Certainly there are some very significant trucking companies that are domiciled in the Atlantic provinces, but likewise there are many that have their head offices and ownership in Quebec and Ontario. They are primarily Canadian carriers certainly, but it is a mixture of regionally-owned as opposed to carriers that are domiciled in Quebec and Ontario.

Senator Stewart: We are told that because of demographic and geographic reasons there is likely to be a considerable penetration in Ontario, and to a lesser extent in Quebec, of large American trucking companies as the result of this legislation. This will of course be advantageous to shippers. Do you anticipate a similar direct benefit from the legislation for shippers in the Atlantic provinces from the penetration of American carriers?

Mr. Armitage: If I may just preface the answer this way, certainly the Atlantic Provinces Transportation Commission is and has been for some time very supportive of the need for deregulation of entry into the trucking field. We support that for the reason that we feel that kind of competition is vital in order to influence the rate level and help to keep our manufacturers and producers competitive in the marketplace. I just wanted to provide that background.

On the other hand, and this is just an opinion obviously, we do not really see that the large American carriers would certainly as a first choice pick the Atlantic provinces as a market to take over, if I can use that phrase. So we do not really see that is going to be a matter of concern in the Atlantic provinces to either truckers or to shippers, although there may be some entry by the American carriers.

I will just add that since deregulation of trucking in the United States we have seen a change in terms of the licensing of carriers that are domiciled and owned in the Atlantic provinces entering the transborder market between the Atlantic provinces and the United States, which before that was dominated by American-owned and American-domiciled carriers.

Senator Stewart: I have one last question. Transportation facilities provide the channels for trade; the two go together. I know that in the Maritimes—I hesitate to say the Atlantic Provinces because I do not know about Newfoundland. I know that in the Atlantic Provinces there is an ancient sentiment that trade with New England is just as desirable as trade with what is called Upper Canada and that, indeed, a Wall Street businessman is no better and indeed no worse than a Bay Street businessman.

I gather that a free trade initiative is one that would be applauded by the leaders of the maritime province community. For example, the former premier, Gerald Regan, has favoured

[Traduction]

M. Armitage: Une voix à mes côtés dit qu'elles sont surtout établies dans les provinces de l'Atlantique. Je ne suis pas tout à fait d'accord. Certes, certaines sociétés de transport par camion très importantes sont établies dans les provinces de l'Atlantique, mais il y a aussi de nombreuses compagnies québécoises et ontariennes dont le siège social est situé au Québec et en Ontario. Il s'agit surtout de transporteurs canadiens bien entendu, mais contrairement aux transporteurs établis au Québec et en Ontario, c'est un mélange d'entreprises régionales.

Le sénateur Stewart: On nous dit que, pour des raisons d'ordre démographique et géographique, l'adoption de la législation entraînera probablement en Ontario, et dans une moindre mesure au Québec, une pénétration considérable d'importantes compagnies de camionnage américaines. Ceci sera bien entendu avantageux pour les expéditeurs. Prévoyez-vous que la pénétration des transporteurs américains par suite de l'adoption de la loi aura des avantages directs similaires pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique?

M. Armitage: Avant de répondre, permettez-moi d'ajouter ceci. Bien sûr, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique est depuis quelque temps déjà une ardente partisane de la déréglementation en matière d'entrée dans l'industrie du camionnage. Nous appuyons cette proposition parce que nous sommes convaincus que ce genre de concurrence remplit un rôle vital et permet d'influer sur le niveau des prix et d'aider nos manufacturiers et nos producteurs à demeurer concurrentiels. Je voulais juste apporter cette précision.

En revanche, et ce n'est qu'une opinion évidemment, nous ne pensons pas vraiment que les grands transporteurs américains choisissent d'acquiescer en premier lieu le contrôle du marché des provinces de l'Atlantique, si je puis me permettre cette expression. Nous ne croyons donc pas que cette question soit un sujet de préoccupation dans les provinces de l'Atlantique ni pour l'industrie du camionnage ni pour les expéditeurs, bien que certains transporteurs américains puissent réussir à s'implanter.

J'aimerais simplement ajouter que depuis la déréglementation de l'industrie du camionnage aux États-Unis, nous avons constaté des changements en ce qui concerne l'attribution de permis aux transporteurs des provinces de l'Atlantique établis dans cette région qui pénètrent le marché transfrontalier entre les provinces de l'Atlantique et les États-Unis lequel était auparavant dominé par des transporteurs américains établis aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: Une dernière question. Les moyens de transport constituent les voies du commerce. Les deux vont de pair. Je sais que dans les Maritimes, j'hésite à dire dans les provinces de l'Atlantique parce que je ne connais pas la situation à Terre-Neuve. Je sais que dans les provinces de l'Atlantique, l'on considère depuis fort longtemps que le commerce avec la Nouvelle-Angleterre est tout aussi souhaitable que le commerce avec ce que l'on appelle le Haut-Canada et, qu'en fait un homme d'affaires de Wall Street n'est ni meilleur ni pire qu'un homme d'affaires de Bay Street.

J'ai cru comprendre que le libre-échange serait accueilli favorablement par les chefs de file des provinces maritimes. L'ancien premier ministre, Gerald Regan, par exemple, s'est

[Text]

the free trade initiative. Has your commission made any studies anticipating the effect upon transportation requirements of the successful consumation of the free trade initiative?

Mr. L. Mitton, Transportation and Distribution Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission: We tend to look at the free trade issue from a straight transportation perspective, not a manufacturing perspective. We have seen a trend in the last half decade of reregulation or deregulation in the transportation industry insofar as the New England states are concerned.

It was not very many years ago that we had only American carriers to choose from in getting our products between the Atlantic provinces and the New England states. More and more Atlantic provinces carriers without deregulation are entering those markets and we see a freer trade, so to speak, insofar as transportation is concerned, becoming a reality more and more all the time. Therefore, from a straight transportation point of view, I see nothing wrong with it.

Senator Stewart: What changes would be required in what one would call the plant be required? Now, I suppose that the trucking is accessing the U.S. through, what is it, highway number 95 up at Holden, Maine? Would a new highway near St. Stephen be helpful to Atlantic provinces shippers? Do you need new facilities across the Bay of Fundy or the Gulf of Maine?

Mr. Mitton: Any new facilities would enhance the traffic obviously, but I think your question is leaning toward the competitive aspect of it. Certainly in time there will probably be more American carriers coming in to Atlantic Canada, but as Mr. Armitage mentioned, we are not that concerned about it happening right away.

What we have is more carriers now, more competition than we have ever had in Atlantic Canada, so far as trucking companies are concerned. If we just had the one we would have that fear that somebody could come in, move it out and then they would have it; however, I do not feel it is that way any longer. We have enough.

Senator Stewart: I am asking a bigger question. Have you anticipated, even in a preliminary way, the changes in the highway system or the rail system or the marine shipment system that might be required if the free trade initiative is highly successful?

Mr. Armitage: We have done no studies, Senator Stewart, that would help to identify the need for such facilities, I must confess. So we really cannot answer that in the direct sense.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.
60;-12

Senator Spivak: In your submission to the House of Commons Standing Committee on Transportation, you were advocating that the commercial viability of transportation

[Traduction]

prononcé en faveur du libre-échange. Votre commission a-t-elle effectué des études permettant de prévoir l'effet sur les besoins en transport de la réalisation du projet de libre-échange?

M. L. Mitton, directeur des transports et de la distribution, Commission des transports des provinces de l'Atlantique: Nous avons tendance à examiner la question du libre-échange du strict point de vue des transports sans nous soucier de la fabrication. Au cours de la dernière moitié de la décennie, nous avons constaté un mouvement de nouvelle réglementation ou de déréglementation dans l'industrie des transports en ce qui concerne les États de la Nouvelle-Angleterre.

Il n'y a pas si longtemps, seuls des transporteurs américains se chargeaient du transport de nos produits entre les provinces de l'Atlantique et les États de la Nouvelle-Angleterre. Profitant de la déréglementation, de plus en plus de transporteurs des provinces de l'Atlantique pénètrent ces marchés. Nous constatons que des échanges plus libres, pour ainsi dire, ont lieu de plus en plus souvent dans l'industrie des transports. Par conséquent, du simple point de vue des transports, je n'y trouve rien à redire.

Le sénateur Stewart: Quelles modifications faudrait-il apporter à ce que nous pourrions appeler l'équipement? Bon, je présume que les camions entrent aux États-Unis par, comment s'appelle-t-elle, l'autoroute 95 à Holden (Maine). Une nouvelle autoroute près de St. Stephen serait-elle utile aux expéditeurs des provinces de l'Atlantique? Avez-vous besoin de nouveaux services pour traverser la baie de Fundy ou le golfe du Maine?

M. Mitton: À l'évidence, tout nouveau moyen de transport améliorerait le trafic, mais je pense que votre question concerne l'aspect concurrence. Assurément, à la longue, davantage de transporteurs américains viendront probablement dans les provinces de l'Atlantique, mais comme l'a indiqué M. Armitage, nous ne pensons pas qu'il s'agisse d'un sujet de préoccupation dans l'immédiat.

C'est qu'à l'heure actuelle dans l'industrie du camionnage, il y a plus de transporteurs et plus de concurrence qu'il n'y en a jamais eu dans les provinces de l'Atlantique. Si nous n'avions qu'une compagnie de transport, nous pourrions craindre que quelqu'un ne vienne la déloger pour s'emparer du marché. Mais, je pense que cela ne peut plus se produire. Nous en avons assez.

Le sénateur Stewart: Je pose une question plus importante. Avez-vous prévu, au moyen d'une étude même préliminaire, les modifications qu'il faudra apporter au système routier ou ferroviaire ou au système de transport maritime si le projet de libre-échange se concrétise?

M. Armitage: Nous n'avons effectué aucune étude, monsieur le sénateur, qui nous permette de déterminer quels sont les besoins dans ce domaine, je dois l'avouer. Il nous est donc impossible de répondre directement à cette question.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

Le sénateur Spivak: Dans votre mémoire soumis au comité permanent des transports de la Chambre des communes, vous avez recommandé que les exigences de la viabilité commerciale

[Text]

should be balanced with regional economic development and you quoted the Atlantic premiers as saying that economic development objectives would take precedence over commercial viability objectives of a transportation service when the two conflict. Of course the bill was amended, talking about balance. But I wonder, could you give me some examples of what was meant by that particular kind of statement? You state that you are happy with what has happened, but could you just elaborate a bit?

Mr. Armitage: Yes. In fact, it would be an exaggeration to say that we are totally happy with the amendment in the regional economic development statement. I would be less than frank if I did not say that it falls a bit short of what we directly asked for.

We asked that when there is a conflict between regional economic development and commercial aspects of transportation that the regional economic development take precedence, and this was not reflected in the wording of the legislation although the wording was improved to give some recognition and reference to both. I do not want to leave the impression that we are totally happy with it; we are happier than we were would be a better way to respond.

But to get to your question as to what areas we felt the need for this kind of statement, certainly things like ferry services, airports, harbours—any sort of transportation infrastructure or facility that is required to meet the needs of our region.

Senator Spivak: I just wonder, what is the conflict you are talking about? How is there conflict between regional economic development and commercial viability? That is what I am trying to get at. What are the examples of conflict?

Mr. Mitton: Another example, if I might: many rail lines in our region are going to be abandoned before too many years, and we are thinking where there is that competition now between the modes, without any competition, there will not be any viability and if there is not some recognition in here that a company may go under without any help in some way, shape or form, with some help in transportation rather than just go without competition and be a captive shipper . . . That is one of the areas we were concerned about, and a conflict might arise.

Senator Spivak: That is addressed in the bill, of course.

Mr. Mitton: Yes.

Senator Spivak: All of those things are addressed in the bill.

Mr. Mitton: Yes.

Senator Spivak: Okay. Thank you.

[Traduction]

dans les transports soient appréciées au regard des nécessités du développement économique régional. Vous avez cité les propos des premiers ministres des provinces de l'Atlantique qui auraient dit que les objectifs de développement économique l'emporteraient sur les objectifs de la viabilité commerciale en cas de conflit. Bien entendu, le projet de loi a été modifié, et il aborde cette question de l'équilibre. Je me demande si vous pourriez me donner quelques exemples de ce que vous vouliez dire dans cette déclaration? Vous vous dites satisfaits de la tournure des événements mais pourriez-vous élaborer un peu sur le sujet?

M. Armitage: Oui. En réalité, il serait exagéré de dire que nous sommes entièrement satisfaits des modifications apportées à la déclaration relative au développement économique régional. Je ne serais pas franc si je ne disais pas que cette déclaration ne répond pas tout à fait aux demandes que nous avions formulées.

Nous avons demandé qu'en cas de conflit entre les nécessités du développement économique régional et les exigences de certains aspects commerciaux en matière de transport que le développement économique régional l'emporte. Ceci n'était pas reflété dans le libellé de la législation bien que la formulation ait été améliorée afin de reconnaître dans une certaine mesure ces deux éléments. Je ne veux pas donner l'impression que nous sommes entièrement satisfaits. Il serait plus juste de dire que nous sommes plus heureux que nous ne l'étions.

Mais pour revenir à votre question concernant les domaines auxquels nous estimons que devrait s'appliquer ce genre de déclaration, disons assurément les services comme les ferrys, les aéroports, les ports, tout genre d'infrastructures ou de services de transport nécessaires pour satisfaire aux besoins de notre région.

Le sénateur Spivak: Je me demande simplement de quel conflit vous parlez? Comment le développement économique régional peut-il s'opposer à la viabilité commerciale? C'est ce que j'essaie d'élucider. Donnez-moi des exemples de conflits.

M. Mitton: Permettez-moi de donner un autre exemple. Bon nombre des voies ferrées dans notre région seront abandonnées avant longtemps, et nous pensons qu'il y a une concurrence maintenant entre les modes de transport . . . sans concurrence, la viabilité est impossible, et s'il n'est pas reconnu dans une certaine mesure ici qu'une compagnie peut disparaître si elle ne reçoit aucune assistance, sous une forme ou une autre, avec une aide dans le domaine des transports plutôt que de faire face à un marché sans concurrence et d'être un expéditeur captif . . . Voilà l'une des questions qui nous préoccupent, et au sujet de laquelle il pourrait y avoir conflit.

Le sénateur Spivak: Ce sujet est abordé dans le projet de loi, bien entendu.

M. Mitton: Oui.

Le sénateur Spivak: Toutes ces questions sont abordées dans le projet de loi.

M. Mitton: Oui.

Le sénateur Spivak: Parfait. Merci.

[Text]

Senator Davey: I have two questions. Does the Atlantic Provinces Transportation Commission concern itself with safety? Is that one of the matters which is of interest to you people?

Mr. Armitage: Not in a direct sense, Senator Davey. Our role is really more related to advising shippers, users of transportation service in the sense of assisting them with transportation, helping them with rates, provision of services and the like. I cannot pretend to be expert in terms of our organization in the field of safety.

Senator Davey: That is fine. I only asked the question because the Ontario Trucking Association was here. Perhaps you were here when they were here this morning.

Mr. Armitage: Yes, we were.

Senator Davey: So you would not have any comments on that discussion.

Mr. Armitage: If I may, I would just like to say that in my own personal opinion, I think their position ignores the fact that there are safety provisions now. Having said I am no expert, here I am addressing it, but I think I can certainly address it—

Senator Davey: You are much more expert than I am, I assure you.

Mr. Armitage: I think I can address it to that extent; the impression could be left from what they said that there are just no safety requirements out there today, which is far from the truth. There are a lot of safety requirements there today, and those same safety requirements will be there on January 1, 1988.

The other aspect of that, which certainly entered my mind as they were addressing the subject, is that there will be a phasing-in of the legislation at best. All kinds of new carriers are obviously not going to be there on January 1st or 2nd; it is going to be a long process. During that process the national safety code can be implemented. I do not see the need for January 1, 1988 in terms of this safety net under the national safety code.

Senator Davey: I guess you and I have a simple disagreement. I found that presentation this morning chilling. To see what is happening in the United States—that is the legislation we are basically copying, and we see something that is going so badly and we are not . . . Anyway, I have a second question.

Talking about the possible infusion of American truckers next year, either you or your colleague said that you are not concerned about it right away. I forget which one of you said that. If you are not concerned about it right away, when will you become concerned about it?

Mr. Armitage: Unless I am overlooking some other remark, I think what we said was that we do not really anticipate the American trucking industry's targeting in on the Atlantic provinces as a first choice market or maybe as a market at all.

[Traduction]

Le sénateur Davey: J'ai deux questions à poser. La Commission des transports des provinces de l'Atlantique s'intéresse-t-elle à la sécurité? Est-ce l'un de vos sujets de préoccupation?

M. Armitage: Pas directement, monsieur le sénateur. Notre rôle consiste plus à conseiller les expéditeurs, les utilisateurs des services de transport, à leur fournir de l'aide dans le domaine des transports, à les conseiller au sujet des prix, de la prestation des services, et d'autres questions du genre. Je ne saurais prétendre que notre organisme est expert dans le domaine de la sécurité.

Le sénateur Davey: Très bien. Je posais la question simplement parce que l'Ontario Trucking Association a comparu devant nous ce matin. Peut-être étiez-vous ici à ce moment-là?

M. Armitage: Oui, en effet.

Le sénateur Davey: Vous n'avez donc pas de commentaires à faire sur ce sujet.

M. Armitage: Permettez-moi simplement de dire qu'à mon avis, ils ont pris position sans se soucier du fait qu'il existe maintenant des dispositions relatives à la sécurité. Après avoir dit que je ne suis pas un expert en matière de sécurité, voilà que j'aborde la question. Mais je pense que je puis certainement en parler . . .

28

Le sénateur Davey: Vous en connaissez beaucoup plus que moi, je vous assure.

M. Armitage: Je pense que je puis au moins dire ceci: d'après ce qu'ils ont dit, on pourrait croire qu'il n'y a pas à l'heure actuelle d'exigences à respecter en matière de sécurité, ce qui est loin d'être vrai. Il y a des quantités de dispositions relatives à la sécurité à respecter aujourd'hui qui seront encore en vigueur le 1^{er} janvier 1988.

L'autre remarque qui m'est venue à l'esprit pendant qu'ils ont abordé la question est le fait qu'au mieux la législation sera appliquée de façon progressive. De toute évidence, il manquera toutes sortes de nouveaux transporteurs les 1^{er} ou 2^e janvier; ce sera un processus très long. Au cours de ce processus, le code national de sécurité peut être mis en application. Je ne vois pas la nécessité de choisir le 1^{er} janvier 1988 pour ce qui est de cette mesure de sécurité, en plus du code national de sécurité.

Le sénateur Davey: Je pense que vous et moi sommes séparés par une simple mésentente. L'exposé que nous avons entendu ce matin me fait peur. Voir ce qui arrive aux États-Unis . . . c'est la loi que nous copions, en gros, et nous voyons quelque chose qui va mal et nous ne sommes pas prêts . . . De toute façon, j'ai une deuxième question.

À propos de l'envahissement possible des camionneurs américains l'an prochain, vous ou votre collègue avez dit que vous ne vous en préoccupez pas tout de suite. Je ne me rappelle plus celui d'entre vous qui a dit cela. Si vous ne vous en préoccupez pas tout de suite, quand allez-vous vous en préoccuper?

M. Armitage: À moins d'oublier une autre remarque, je pense que nous avons dit que nous ne prévoyons pas vraiment que les camionneurs américains envahissent le marché des provinces atlantiques ou même y viennent du tout. Notre marché

[Text]

Our market is not that concentrated in the sense of perhaps being an attraction to the large U.S. trucking industry, and we have come to the conclusion that the American truckers are not likely to come in and attempt to literally take over our market at the expense of Canadian or Atlantic provinces' truckers.

Senator Davey: Mr. Armitage, I have already conceded that you are more expert than I am. I think you will be proven wrong, and I hope I am wrong. Thank you.

Senator Macdonald: Is there at the present time a great deal of truck transportation, say from Nova Scotia to New England, especially carrying fish? Is that done by Canadian companies or U.S. companies?

Mr. Armitage: In many cases it is done by small carriers, but there are also large carriers. Many of them, certainly the largest of the group, are in fact Canadian carriers and in fact Atlantic provinces carriers. Just to qualify that a little further, there are certainly some carriers who are residents of the United States who are involved. My own estimation—I am just guessing—is that the majority would be Canadian carriers.

Senator Macdonald: In your presentation you mentioned that you anticipate that there would be a good deal of rail abandonments in the next few years. Can you elaborate on that a bit?

Mr. Armitage: Yes, I think I can, Senator Macdonald. We have in fact just completed a study commissioned by the three maritime provincial governments for the purposes of identifying the impact of the potential loss of rail through the abandonment of lines in the three maritime provinces in relation to the ability of shippers, manufacturers and producers to maintain their position in the marketplace.

The results of that study would indicate—and possibly this conclusion would by the way hold true whether or not bills C-18 and C-19 are passed, and really I should make reference to Bill C-18 in reference to this question. In any case, based on input from the two major railways, CN and CP Rail, we have concluded that large sections of trackage in the maritime provinces—in fact close to 50%—are likely to be abandoned in the course of the next five years. The impact of this is going to be quite severe for shippers who are dependent on rail service. Some of these are resource-based industries where rail is the least-cost method of transportation, and they stand to incur increases that will have quite a severe impact. So yes, that is an area of real concern to us, Senator.

Senator Macdonald: Did the study indicate in what areas this abandonment was going to take place?

Mr. Armitage: Yes, it did. In terms of Nova Scotia, we have identified the line from Halifax to Liverpool as a potential can-

[Traduction]

n'est pas aussi concentré, en ce sens qu'il ne constitue probablement pas un point d'attraction pour l'entreprise américaine du camionnage, qui est importante, et nous en avons conclu qu'il est fort peu probable que les camionneurs américains viennent pour tenter d'absorber littéralement notre marché aux dépens des camionneurs canadiens ou de ceux des provinces atlantiques.

Le sénateur Davey: Monsieur Armitage, j'ai déjà reconnu que vous étiez davantage un expert que moi-même. Je crois qu'on prouvera que vous avez tort, et j'espère que moi-même j'ai tort. Je vous remercie.

Le sénateur Macdonald: À l'heure actuelle, y a-t-il beaucoup de camionnage qui se fait, disons entre la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre, surtout pour transporter du poisson? Est-ce que ce sont des compagnies canadiennes ou américaines qui s'en occupent?

M. Armitage: Dans de nombreux cas, ce sont de petits transporteurs, mais il y en a de gros également. Un grand nombre d'entre eux, certainement le groupe le plus volumineux, sont en fait des transporteurs canadiens et même des transporteurs des provinces atlantiques. Pour apporter une autre réserve, j'ajouterais qu'il y a certainement certains transporteurs qui sont résidents des États-Unis. D'après mes propres estimations, ce n'est qu'une approximation, je dirais que la majorité sont des transporteurs canadiens.

Le sénateur Macdonald: Dans votre exposé, vous avez mentionné que vous prévoyez qu'il y aurait beaucoup d'abandons de lignes ferroviaires au cours des prochaines années. Pouvez-vous élaborer ce point un peu plus?

M. Armitage: Oui, je pense que je le peux, Monsieur le Sénateur. En fait, nous venons de terminer une étude commandée par trois gouvernements provinciaux des Maritimes afin de déterminer les répercussions de la perte éventuelle des chemins de fer par l'abandon des lignes dans les trois provinces maritimes, par rapport à la capacité des expéditeurs, des fabricants et des producteurs de maintenir leur position sur le marché.

D'après les résultats de cette étude, et il se peut bien que cette conclusion soit toujours vraie, que les projets de loi C-18 et C-19 soient adoptés ou non, et je devrais vraiment me reporter au projet C-18 pour répondre à cette question... Quoiqu'il en soit, d'après des renseignements provenant des deux principales compagnies ferroviaires, CN et CP Rail, nous avons conclu qu'il est fort probable qu'une grande partie des voies ferrées dans les provinces maritimes, en fait près de 50 p. 100, seront abandonnées au cours des cinq prochaines années. Les répercussions de cet abandon seront assez graves pour les expéditeurs qui dépendent du service ferroviaire. Certains d'entre eux sont des industries extractives où le chemin de fer est la méthode de transport la moins coûteuse, et ils subiront des augmentations qui auront des conséquences assez graves pour eux. Oui, c'est l'une de nos préoccupations, monsieur le sénateur.

Le sénateur Macdonald: L'étude a-t-elle indiqué les secteurs dans lesquels cet abandon se produira?

M. Armitage: Oui, elle l'a indiqué. Pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, nous avons isolé la ligne Halifax-Liverpool

[Text]

didate in this period of five years, as I mentioned. We have included the entire Dominion Atlantic Railway from Windsor Junction to Yarmouth in the same category. There are lines in the other two provinces, too. I do not know whether you wish me to highlight those or not.

Senator Macdonald: What about for CN, say, from Halifax to Sydney?

Mr. Armitage: As you may have gathered from what I said earlier, we received input from the two railways. On the basis of that input, there is no indication that the line to Sydney would be abandoned.

Senator Stewart: What is the situation with regard to the transportation of potatoes from Prince Edward Island? Is that done intermodally, or is it largely by truck?

Mr. Mitton: There has been a dramatic shift in the mode of transportation with respect to potatoes from Prince Edward Island in the last few years. We have gone from a situation where not too many years ago perhaps 85% of the potatoes that moved off of Prince Edward Island moved in railcar. I will not go through what happened up to today, but at the present time it is about half and half with respect to CN moving the potatoes and highway transportation moving potatoes. Of the 50% the the railways still have, most of it moves by their own highway trailers to Moncton to be put on rails through their intermodal service.

Senator Stewart: Are potatoes loaded on railcars at any point in Prince Edward Island? If so, where?

Mr. Mitton: There are still some in outlying points. I think Souris and O'Leary still move a few. It could be anywhere, but it is very few carloads. Receivers are wanting the over-the-road service more, and the railways themselves recognized that if they did not shift over to their intermodal they would eventually lose all of that business. They are enticing the users to move it that way.

Senator Stewart: Have you made any study to estimate whether Bill C-18 and Bill C-19 will make for cheaper shipment of potatoes for Prince Edward Island?

Mr. Mitton: We have done no study in that respect, but I should share with you some of the thoughts of the Potato Marketing Board on Prince Edward Island. They do not feel they will be as well off as other companies in Atlantic Canada might be in the advent of confidential contract rates on potatoes. They foresee that the potatoes could end up costing more to get off one part of the island versus another part of the island closer to the ferries. Today the rates are almost the same no matter where you are shipping on Prince Edward Island. It is a concern of theirs, but with the competition of the intermodal and the highway trucks it remains to be seen just how valid the concern will be.

[Traduction]

comme candidat possible au cours de cette période de cinq ans, comme je l'ai déjà dit. Nous avons inclus tout le Dominion Atlantic Railway, de Windsor Junction à Yarmouth, dans cette catégorie. Il y a des lignes ferroviaires également dans deux autres provinces. Je ne sais pas si vous voulez que j'en parle ou non.

Le sénateur Macdonald: Et qu'en est-il du CN, par exemple de Halifax à Sydney?

M. Armitage: Comme vous l'avez peut-être compris de mes paroles antérieures, nous avons reçu des renseignements des deux compagnies ferroviaires. D'après ces renseignements, rien n'indique que la ligne allant à Sydney sera abandonnée.

Le sénateur Stewart: Quelle est la situation relativement au transport des pommes de terre à partir de l'Île-du-Prince-Édouard? Le transport se fait-il de façon intermodale ou se fait-il surtout par camion?

M. Mitton: Depuis ces dernières années, le transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard se fait de façon fort différente par rapport aux années antérieures. Il n'y a pas si longtemps, peut-être 85 p. 100 des pommes de terre qui quittaient l'Île-du-Prince-Édouard étaient transportées par wagon. Je ne dirai pas en détail ce qui s'est passé jusqu'à aujourd'hui, mais à l'heure actuelle, le transport des pommes de terre est effectué pour moitié par le CN et pour l'autre moitié par transport routier. Pour ce qui est des pommes de terre transportées par chemin de fer, la plus grande partie est transportée d'abord sur des remorques routières jusqu'à Moncton et est ensuite placée sur rail, par le service intermodal.

Le sénateur Stewart: Les pommes de terre sont-elles chargées sur des wagons sur l'Île-du-Prince-Édouard? Dans l'affirmative, à quel endroit?

M. Mitton: Il y en a encore dans les régions éloignées. Je pense que Souris et O'Leary en transportent quelque peu. Ce pourrait être n'importe où, mais il y a très peu de chargement sur wagon. Les récepteurs veulent de plus en plus un service routier, et les compagnies ferroviaires reconnaissent elles-mêmes que si elles ne changent pas leur façon de faire pour adopter le service intermodal, elles perdront éventuellement tous ces clients. Elles incitent les utilisateurs à choisir ce moyen de transport.

Le sénateur Stewart: Avez-vous fait des études pour voir si les projets de loi C-18 et C-19 entraîneront une diminution du prix de l'expédition des pommes de terre pour l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Mitton: Nous n'avons fait aucune étude à cet égard, mais je vous ferai part de quelques-unes des réflexions de la Commission de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle ne croit pas que sa situation sera aussi bonne que celle d'autres compagnies dans les provinces atlantiques si des prix de contrat confidentiel sont instaurés à l'égard des pommes de terre. Elle prévoit qu'il pourrait en coûter davantage pour expédier les pommes de terre à partir d'une partie de l'île plutôt que d'une autre qui est plus près des traversiers. Aujourd'hui, les prix sont presque les mêmes, quel que soit l'endroit à partir duquel vous expédiez les pommes de terre sur l'Île-du-Prince-Édouard. C'est une de leurs préoccupations,

[Text]

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, and have a safe way back home. This meeting is now adjourned.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: I call the meeting to order. We have a witness this afternoon from the Association des Mines de métaux du Québec. Mr. Jean Roberge is the assistant to the director general. Mr. Roberge.

M. Jean Roberge, adjoint au directeur général, Association des Mines de métaux du Québec Inc.: Merci, monsieur le président.

Je remercie le Comité des transports du Sénat de nous donner l'occasion de présenter des commentaires sur le projet de loi C-18 des transports.

L'Association des Mines de métaux du Québec représente la presque totalité des mines exploitant les métaux au Québec. Elle entretient environ 20,000 emplois directs et produit des métaux pour une valeur de 2.3 milliards de dollars par année. L'industrie minière utilise le transport sous toutes ses formes: avion, bateau, train et camions. En 1984, 52.2 millions de dollars étaient dépensés pour transporter le minéral par camions, soit 6 millions de tonnes; et 78.7 millions de dollars pour transporter 15.8 millions de tonnes de minéral par chemins de fer.

À titre d'exemple, dans les Maritimes, une seule entreprise a dépensé, durant les douze derniers mois, 20 millions de dollars pour le transport de son minéral par voie navigable. Ces montants sont déjà fort importants. En plus, il faut y ajouter le coût du transport pour amener le matériel, le charbon, les marchandises et les divers produits utilisés par l'industrie minière.

Ces quelques chiffres nous montrent que le coût du transport est un élément très important pour l'industrie minière. Dans certains cas le coût du transport équivaut à près de 50 p.100 du prix du produit vendu; dans d'autres cas même, le prix du transport équivaut à 100 p. 100 du produit vendu. On peut donc conclure que le coût du transport peut faire gagner ou perdre des marchés. Toute hausse pourrait mettre en péril la position concurrentielle mondiale dans laquelle l'industrie minière québécoise se trouve. Il en est de même, je crois, pour les entreprises minières des autres provinces.

L'actuel projet de loi C-18 propose une déréglementation des transports afin d'augmenter la concurrence et les services. Ce projet est séduisant puisqu'il veut provoquer une baisse des prix dans le transport et favoriser les usagers.

L'industrie minière est favorable à l'ensemble des propositions. Elle a cependant quelques remarques à vous faire, compte tenu de l'usage important qu'elle fait des divers modes de transport.

Nous voulons particulièrement attirer votre attention sur le transport ferroviaire de marchandises, l'abandon de l'embranchement de lignes et le fait que le réseau céréalier et les pro-

[Traduction]

mais compte tenu de la concurrence entre le service intermodal et le camionnage routier, le bien-fondé de cette préoccupation n'est pas encore déterminé.

Le sénateur Stewart: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup, bonne route. Cette audience est maintenant ajournée.

SESSION D'APRÈS-MIDI

Le président: La session est maintenant ouverte. Nous avons cet après-midi un témoin de l'Association des Mines de métaux du Québec. M. Jean Roberge est adjoint au directeur général. M. Roberge.

M. Jean Roberge, Assistant to the Director General, Quebec Metal Mining Association Inc.: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank the Senate Committee on Transportation for giving us the opportunity to submit comments on Bill C-18 on transportation.

The Quebec Metal Mining Association represents almost all of Quebec's metal mines. It maintains approximately 20,000 direct jobs and produces \$2.3 billion worth of metals each year. The mining industry uses all forms of transportation: air, water, rail and road. In 1984, \$52.2 million were spent to transport 6 million tonnes of ore by truck, and \$78.7 million were spent to transport 15.8 million tonnes by rail.

For example, in the Maritimes, during the last twelve months, one firm alone spent \$20 million to ship its ore by water. To such considerable sums, we must also add the cost of shipping equipment, coal, goods, and the various products used by the mining industry.

These figures show that the cost of transportation is a highly important element of the mining industry. In some cases the transportation cost is equal to 50 per cent of the selling price for the product. In other cases, the price of transportation equals up to 100 per cent of the selling price. Thus, it is obvious that the cost of transportation can mean the difference between winning and losing markets. Any increase may endanger the competitive position of the Quebec mining industry in the world market. The same is true, I believe, for mining firms in other provinces.

Bill C-18 calls for deregulation of transportation in order to increase competitiveness and service. The bill is attractive because it is intended to bring about lower transportation rates and benefit users.

The mining industry is in favour of most of the proposals. It does, however, have some comments to make, in light of its extensive use of various modes of transportation.

We particularly wish to draw your attention to rail freight transportation, the abandonment of branch lines and the fact that the grain transportation network and Atlantic provinces

[Text]

vinces de l'Atlantique ne seront pas traités sur le même pied que le reste du Canada, à certains chapitres.

Les objectifs visés par cette réforme sont valables et susceptibles d'améliorer les divers modes de transport. L'Association des Mines de métaux est d'accord pour favoriser la sécurité et l'efficacité dans le transport, tout en laissant la concurrence et les forces du marché jouer leur rôle.

L'Association est également d'accord pour que les transporteurs assument une juste part dans les investissements publics et, aussi, qu'ils soient indemnisés pour les installations et les services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public.

L'énoncé des objectifs mentionne que le transport est un élément clé pour le développement régional. L'Association des Mines de métaux ne peut qu'appuyer entièrement cette affirmation. Le transport est vital dans les régions que l'industrie minière collabore à développer.

Voici un exemple de retombées économiques de l'industrie minière dans une région, l'Abitibi-Témiscamingue: en 1986, les retombées étaient de un milliard de dollars, soit 228 millions de dollars en dépenses d'exploration; 220 millions de dollars en dépenses d'exploitation; et 500 millions de dollars en dépenses de salaires. Cet exemple concerne uniquement la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

L'industrie minière du Québec appuie donc toute réforme ayant pour objectif d'améliorer la situation. Il lui en coûte plus de 120 millions de dollars, annuellement. Il nous fait donc plaisir de collaborer à la réflexion sur ce sujet et d'émettre nos commentaires. Toute volonté d'amélioration peut être mise en péril par les moyens dont on se sert pour y arriver.

Le premier sujet qui a retenu notre attention concerne les dispositions sur le règlement des différends. Les pouvoirs de l'arbitre lui permettent de trancher uniquement entre la position du transporteur ou de l'expéditeur. Ce pouvoir ne va pas jusqu'à lui permettre de trancher dans une situation mitoyenne, d'apporter une solution se situant à mi-chemin entre la position de l'expéditeur et du transporteur. Nous croyons que l'arbitre devrait avoir ce pouvoir pour jouer efficacement son rôle.

Dans le domaine des services aériens intérieurs, l'Association se prononce en faveur de la déréglementation proposée qui facilite l'octroi de licences en se basant sur le critère «prêt, apte et disposé», tout en s'assurant de rencontrer les normes de sécurité et d'assurances.

Pour les services aériens des régions nordiques, nous croyons qu'il faudrait modifier la ligne du 50e parallèle dont on parle. Au Québec, on passerait à côté de régions nordiques ayant besoin du service aérien. Par exemple, les régions de Matagami et de Chibougamau se trouvent juste un peu au sud du 50e parallèle.

Si on accepte d'aller plus loin dans la suggestion de modifier ce critère de régions nordiques, il serait bon de penser à un critère d'éloignement pour maintenir des services aériens adéquats pour des régions très éloignées qui ont autant de problèmes que les régions nordiques. C'est le cas, par exemple, des Îles-de-la-Madeleine et de la Gaspésie.

[Traduction]

are not treated on the same footing as the rest of Canada, in certain respects.

The objectives of this reform are valid and likely to improve the various modes of transport. The Association of Metal Mines agrees that safety and efficiency should be encouraged in transportation, while competition and market forces should also be allowed to play their role.

The Association also agrees that carriers should assume their fair share of public investment, and also, that they should be compensated for facilities and services with which they are required to provide the public.

The statement of objectives says that transportation is a key element in regional development. The Association of Metal Mines fully supports this assertion. Transportation is vital in regions which the mining industry is helping to develop.

Here is an example of the economic spinoffs in a region, Abitibi-Temiskaming: in 1986, the spinoffs were \$1 billion: \$228 million were spent on exploration; \$220 million on exploitation; \$500 million on wages. This example concerns only the Abitibi-Temiskaming region.

The Quebec mining industry therefore supports any reform intended to improve the situation. It costs the industry \$120 million annually. We are thus pleased to co-operate on discussion of this subject and to provide our comments. Any desire for improvement may be endangered by the means used to achieve it.

The first subject of concern to us involves the settling of differences. The authority of the arbitrator enables him only to choose between the carrier and the shipper. This authority does not enable him to choose a compromise situation. We feel that the arbitrator should have this authority to play his role effectively.

In the area of domestic air services, the Association is in favour of the proposed deregulation, which would facilitate the granting of licences by using the "ready, willing and able" criterion while ensuring that safety and insurance standards are met.

For air services in the North, we feel that the 50th parallel line discussed should be changed. In Quebec, northern areas needing air service would be left out. The Matagami and Chibougamau areas, for example, are just a little south of the 50th parallel.

If the principle of changing this criterion for northern areas is accepted, we would suggest that isolation should also be taken into account. Isolated areas such as the Magdalen Islands and the Gaspé have just as many problems as the North when it comes to air services.

[Text]

Notre principal commentaire porte sur les dispositions concernant le transport ferroviaire des marchandises. Dans ce domaine, les réformes positives à retenir sont: les contrats confidentiels, l'accroissement de la zone de correspondance, les droits de circulation et usage commun des voies et un prix de ligne concurrentiel. Ces dispositions sont favorables aux expéditeurs et assureront certainement un accroissement de l'usage du transport ferroviaire.

Comme conséquence, les transporteurs n'y perdront certainement pas et les services de transport s'en trouveront probablement accrues pour le bénéfice de tous. L'industrie minière y est donc favorable et encourage la mise en place de ces réformes. Cependant, ces réformes incluent une exception importante pour le transport ferroviaire des provinces de l'Atlantique et de l'Ouest canadien, les provinces qui sont couvertes par le *Canada Wheat Board*.

Il nous semble que toutes les régions du Canada devraient être sur le même pied. Les réformes devraient s'appliquer d'une façon uniforme, surtout si on veut améliorer les services et les tarifs. Les mesures positives devraient être aussi valables pour les régions dont on fait des exceptions; les projets de loi ne devraient pas créer deux réseaux.

La réforme prévoit faciliter l'abandon d'embranchements non rentables, la possibilité d'en maintenir à certaines conditions et la possibilité de vendre des embranchements à d'autres entreprises afin de maintenir le service. C'est ce qu'on appelle le *short line concept*, aux États-Unis. Pour la prise en charge d'un embranchement par un nouveau transporteur, nous croyons que la réforme devrait aller un peu plus loin. Elle devrait prévoir de quelle façon un nouveau transporteur rendra rentable ce qui ne l'est pas pour un autre. Par exemple, un programme d'aide financière de remise en état et de prise en charge de même qu'une prévision d'un prix minimum pour l'acquisition d'infrastructures ferroviaires, devraient être instaurés. On devrait aussi vérifier si des entreprises sont vraiment intéressées, sinon certaines régions pourraient se retrouver rapidement dépourvues de transport ferroviaire.

Au sujet de l'abandon des lignes de chemins de fer, une demande a été faite pour le trajet Gaspé—Chandler. Si cette demande est accordée, la région de Gaspé ne trouvera plus de clientèle sur les trajets de longue distance. Le développement de cette région serait en péril. Le développement régional est pourtant un objectif important de la politique nationale du transport. Dans le cas d'une autre demande d'abandon, la section Lasarre—Cochrane, la comparaison des coûts avec les revenus est convaincante. Dans ce cas, une autre ligne de chemins de fer peut facilement prendre en charge le transport. Avec la venue des réformes proposées dans le projet de loi C-18, la situation sera peut-être différente. On ne devrait donc pas faciliter l'abandon pur et simple d'embranchements ferroviaires avant que la réforme ait fait connaître son effet. En effet, nous croyons que des tarifs plus concurrentiels, la déréglementation proposée et la nouvelle définition des coûts pour les abandons de lignes changeront les données en ce domaine. Une période de transition serait donc nécessaire. On devrait attendre quelques années avant de mettre en vigueur les articles du projet de loi visant à modifier les possibilités de demandes d'abandon d'embranchements.

[Traduction]

Our main commentary concerns rail freight transportation. Positive reforms that we endorse in this area are: confidential contracts, expansion of the interchange zone, joint access to rail lines, and a competitive line rate. These changes would benefit shippers and ensure growth in the use of rail transportation.

Carriers would certainly lose nothing and transportation services would probably increase to the benefit of all concerned. The mining industry therefore endorses these reforms. However, there is one important exception with respect to rail transportation in the Atlantic provinces and the West, those provinces which are covered by the *Canada Wheat Board*.

It seems to us that all regions of Canada should be on the same footing. The reforms should apply uniformly, especially if we wish to improve services and rates. Positive measures should also be valid for the regions which are being left out; the bills should not create two systems.

The reforms are intended to facilitate the abandonment of unprofitable branch lines and the maintenance of branch lines under certain conditions, and to allow branch lines to be sold to other companies in order to maintain service. This is what is known as the *short line concept* in the United States. With respect to the taking over of a branch line by a new carrier, we feel that the reforms should go a little further. They should stipulate how one carrier will make a profit from a line that has not been profitable for another. For example, a program to provide financial assistance for improving and taking over branch lines as well as a forecast of the minimum cost of acquiring rail infrastructures should be introduced. Railway companies should also be surveyed to find out whether any are really interested. Otherwise certain areas might soon find themselves without any railway transportation.

With respect to the abandonment of rail lines, an application has been made for the Gaspé—Chandler section. If this application is approved, the Gaspé region will no longer have any clientele on long-distance routes. The development of this region would be in danger. Yet, regional development is an important objective of the national transportation policy. In the case of the Lasarre—Cochrane section, another case where an application to abandon the line has been made, the cost/revenue analysis is convincing. In this case, another railway line can easily take over the load. With the introduction of the reforms proposed in Bill C-18, the situation may change. Thus, the wholesale abandonment of branch lines should not be facilitated before the effects of the reforms are known. We believe that more competitive rates, the proposed deregulation, and the new definition of costs for the abandonment of branch lines will change the figures in this area. A transition period would therefore be necessary. A few years should be allowed to pass before the sections of the Bill changing the conditions for the abandonment of branch lines come into effect.

[Text]

Sur ce même sujet, nous croyons aussi qu'une entreprise ferroviaire devrait faire la démonstration des efforts concrets réalisés pour rendre rentable un embranchement qu'elle décrit comme non rentable. L'obligation de cette démonstration devrait couvrir une période de deux ans précédant la demande d'abandon d'embranchements. Le projet de loi devrait être amendé en ce sens.

Au Québec, l'abandon d'embranchements peut avoir un effet très négatif sur l'économie de plusieurs régions qui reçoivent leur approvisionnement par ce moyen de transport et qui acheminent leurs produits de la même manière. Nous croyons que le gouvernement devrait être très prudent en ce domaine; l'article 258 de l'actuel Loi sur les chemins de fer devrait être conservé afin de maintenir des lignes susceptibles d'abandon. Notre crainte à ce sujet est très vive: le CN aurait l'intention d'abandonner environ 40 p. 100 de son réseau et le CP 33 p. 100. Cette intention, alliée au fait que le réseau céréalier ne sera pas touchée par la réforme sur l'abandon d'embranchements, nous amène à conclure que le Québec sera fortement touché par les demandes futures d'abandon d'embranchements. Le CN, dans son plan quinquennal, prévoit abandonner 1,000 milles de voies, par année. Les régions de Senneterre et Chibougamau seront fortement touchées par cette rationalisation. Vous comprendrez donc nos craintes dans ce domaine.

Les cartes des réseaux ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique nous montrent que le réseau céréalier est fort bien pourvu en lignes et embranchements ferroviaires. On nous dit même que la distance entre la ferme et l'élevateur est généralement moindre que 10 milles. De plus, le réseau céréalier est protégé par des décrets. Ainsi, 15,000 milles de voies de chemins de fer de ces réseaux ne peuvent faire l'objet d'une demande d'abandon avant l'an 2,000.

Le rapport annuel de 1983-1984 des activités du ministère des Transports fédéral prévoyait des dépenses de 3.7 milliards de dollars, jusqu'en 1985-1986, pour le réseau du transport du grain. Ces dépenses visaient à accroître la capacité du parc de wagons à grain, à aider l'agriculture et à consolider la position du Canada comme exportateur sur les marchés mondiaux. Quand on pense aux 650 millions de subventions additionnels qui y sont consacrés annuellement, on se demande ce qui restera pour le Québec où l'abandon de lignes sera facilité et où on ne perçoit pas d'efforts équivalents.

Dans cette perspective, le nouvel Office aura certainement de la difficulté à considérer le critère des effets prévisibles sur le réseau national dans l'appréciation de l'intérêt public lorsqu'il aura à décider du maintien d'un embranchement. C'est l'article 167, au paragraphe (f) du projet de loi qui en parle.

Nous croyons que le réseau du Québec devrait être conservé et que des efforts équivalents à ceux de l'Ouest devraient être consentis en conjonction avec les mesures actuellement proposées. Les réformes à instaurer doivent l'être avec prudence et équité.

Les réformes concernant le camionnage extra-provincial visent à obtenir des prix plus compétitifs, un plus grand choix de transporteurs et des services plus étendus. Nous sommes d'accord avec les objectifs et les moyens mis de l'avant pour les

[Traduction]

On the same subject, we also feel that railway companies should show proof of concrete action taken to make branch lines which they describe as unprofitable profitable. The companies should be obliged to do so for two years before applying to abandon branch lines. The Bill should be amended accordingly.

In Quebec, the abandonment of branch lines may have a highly negative effect on the economy of several areas which now depend on this mode of transport for supplies and shipment of their products. We believe that the government should tread carefully in this area; section 258 of the present Railway Act should be maintained in order to maintain lines likely to be abandoned. Our fears on this score are justified: CN has plans to abandon approximately 40 p. 100 of its network and CP, 32 p. 100. These plans, together with the fact that the grain network will not be affected by the reforms on branch line abandonment, lead us to believe that Quebec will be hard hit by future applications for branch line abandonments. In its five-year plan, CN plans to abandon 1,000 miles of track per year. The Senneterre and Chibougamau areas would be severely affected by the rationalization. Thus, you can understand our apprehension in this regard.

Maps of the CN and CP rail networks show that the grain network is well endowed with main and branch lines. We have even learned that the distance from farm to elevator is generally less than 10 miles. In addition, the grain network is protected by decrees: 15,000 miles of railway lines are protected from application for abandonment before the year 2000.

Transport Canada's Annual Report for 1983-84 forecasted expenditures of \$8.7 billion until 1985-86 for the grain transportation network. Aimed at increasing hopper car capacity, this spending has helped agriculture and consolidated Canada's export position in world markets. When one thinks of the additional \$650 million in subsidies handed out annually, one wonders what will be left for Quebec, where the abandonment of branch lines will be easy and no equivalent efforts are being made.

In this regard, it will not be easy for the new Agency to assess the probable effect on the national rail network and the public interest when it is deciding whether or not to maintain a branch line. This is discussed in section 167, paragraph (f) of the Bill.

We believe that the Quebec network should be maintained and that measures equivalent to those being introduced in the West should be approved in conjunction with those already proposed. Reforms should be introduced carefully and in an equitable manner.

The reforms concerning extra-provincial trucking are intended to bring about more competitive prices, a greater choice of carriers and expanded services. We agree with the objectives and the means proposed to achieve them: simplification of

[Text]

atteindre: simplification des procédures d'octroi des licences; suppression des exigences pour l'approbation des tarifs et des restrictions sur les routes.

La période de transition de trois ans est intéressante. Elle évitera de chambarder ce domaine d'activités.

Pour terminer, je sauterai quelques pages. Nos remarques portent surtout sur le chemin de fer. J'en suis à la page 15, pour ceux qui suivent le texte.

Concernant l'Office national des transports, nous croyons que la modification apportée à la Commission qui sera transformé en Office, avec des pouvoirs et attributions correspondant à la nouvelle philosophie du projet de loi, semble souhaitable; il en est ainsi de l'assouplissement prévu pour y avoir accès.

Finalement, le projet de loi prévoit un examen complet des effets de la nouvelle législation après une période de quelques années, ainsi qu'un examen et un rapport annuel de l'Office remis au ministre. Ce dernier déposera son rapport au Parlement. Cette façon de faire nous semble très pertinente puisque la réforme aura certainement des impacts très importants. On peut prévoir un suivi actif.

Comme nous l'avons mentionné au début du présent mémoire, les coûts du transport ont une grande importance par rapport à la valeur du minerai. C'est pourquoi nous vous demandons de tenir compte des présents commentaires dans l'étude du projet de loi C-18.

Le président: Merci, monsieur Roberge. Sénateur Le Moyne.

Le sénateur Le Moyne: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberge, je suis renversé par votre calme. Vous nous faites part d'une série de catastrophes invraisemblables avec le plus grand calme. Est-ce bien sérieux ce projet d'abandon des deux réseaux de chemins de fer?

M. Roberge: Si vous me le permettez, je peux vous montrer la carte sur laquelle sont indiquées les prévisions d'abandon du Canadien National.

Le sénateur Le Moyne: Vous n'en avez pas de copie?

M. Roberge: J'ai une copie de la carte sur laquelle je pourrai vous indiquer les projets d'abandon. Je pourrai vous la remettre ensuite.

Je ne crois pas qu'il s'agit de catastrophes prévisibles. Je considère plutôt que c'est un choix de solutions qui devrait être amendé ou changé.

Les prévisions d'abandon des lignes de chemins de fer: une, en Gaspésie, est pendante; une autre, de La Sarre à Cochrane.

Le sénateur Le Moyne: Quelle est la distance entre La Sarre et Cochrane?

M. Roberge: Je n'ai pas les distances.

Le sénateur Le Moyne: Serait-ce entre 200 et 300 milles?

M. Roberge: Les lignes que je vous montre totalisent 1,033 milles.

Le sénateur Le Moyne: Ah bon!

[Traduction]

licencing procedures; waiving of requirements for rate approval and highway restrictions.

The three-year transition period is well advised. It will help to prevent chaos in the trucking industry.

To complete my submission, I am going to skip a few pages. Our remarks concern mainly rail transportation. I am now on page 15, for those following the text.

Concerning the National Transportation Agency, we believe that the proposal to replace the Commission with the Agency, with authorities reflecting the new philosophy of the Bill, is well advised; we also endorse the plans to make the Agency more accessible.

Finally, the Bill provides for a thorough review of the impact of the new legislation after a period of a few years, as well as a review and Annual Report to be submitted by the Agency to the Minister, who will report to Parliament. We fully endorse this procedure, since the reforms are sure to have a major impact. We will be following their progress.

As mentioned at the beginning of this brief, transportation costs are high in relation to the price of ore. That is why we ask you to take into account these comments in reviewing Bill C-18.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberge. Senator Le Moyne.

Senator Le Moyne: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roberge, I am amazed that you can be so calm. You describe a whole series of unbelievable catastrophes with the greatest calm. Is it really true that the railways intend to abandon all that track?

Mr. Roberge: Allow me to show you the map indicating Canadian National's plans for abandonment.

Senator Le Moyne: You haven't any copies?

Mr. Roberge: I have a copy of the map and I can show you on it the proposed abandonments. Then I could leave it with you.

I don't believe that these are inevitable catastrophes. I feel, rather, that it is a choice of solutions that should be amended or changed.

⊙21

Plans to abandon branch lines: one, in the Gaspé, is pending; another, from La Sarre to Cochrane.

Senator Le Moyne: What is the distance from La Sarre to Cochrane?

Mr. Roberge: I don't have the distances.

Senator Le Moyne: Would this be between 200 and 300 miles?

Mr. Roberge: The lines I'm showing you total 1,033 miles.

Senator Le Moyne: I see.

[Text]

M. Roberge: Un autre bout de ligne, de Franquet à Chapais, disparaîtra.

Senneterre à Rouyn-Noranda constitue une ligne que le Canadien National prévoit fermer éventuellement.

Il y a aussi les lignes entre Brent et Pembroke; entre Whitney, Montréal et Ottawa; entre Ottawa et Smith's Falls; au nord de Montréal, dans le bout de Rinfret-Papineau, en passant par Lachute, il y a le tronçon entre Saint-André-Est et Montréal; et de Chambly jusqu'à Granby.

Le sénateur Le Moyne: Est-ce l'ancien chemin de fer électrique?

M. Roberge: Il est concevable qu'on demande certains abandons. Ce qui nous occupe, ce sont surtout le secteur où il y a du minéral. Par exemple, actuellement, on prévoit fermer le tronçon Franquet-Chapais; on offre de transporter le même minéral, pour le même prix, en faisant un détour par Harvey Junction.

Le sénateur Le Moyne: Ah bon!

M. Roberge: Ce qui représente un détour de 500 à 600 milles avant d'atteindre Rouyn-Noranda, avec deux jours de plus de transport.

Le sénateur Le Moyne: C'est ce qu'on appelle une rationalisation!

M. Roberge: On nomme ces mesures de la rationalisation! Si on considère que le projet de loi prévoit, de façon intéressante, des tarifs compensatoires, on se demande comment le Canadien National pourra faire 500 ou 600 milles de plus tout en maintenant sa promesse d'offrir des prix compétitifs. Je comprends, par contre, que le Canadien National considère ce tronçon comme non rentable ou pas suffisamment rentable, actuellement. Mais, on se demande si on a été voir les industries, les mines ou les fabricants pour encourager l'usage du transport par chemins de fer. Je me le demande.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur Roberge, pourriez-vous nous dire si le projet d'abandon entre Montréal, Ottawa et Thunder Bay est lié à ces autres projets d'abandon. Il est question, vous savez, d'abolir tous ces services. On utilise l'expression «déposer la voie» entre Montréal, Ottawa et Thunder Bay.

M. Roberge: Je ne suis pas au courant.

Le sénateur Le Moyne: Pourquoi?

M. Roberge: Le document sur lequel est basé ce que je viens de vous mentionner date de septembre 1986. Il est paru dans les journaux; on en a fait grand état. La région de Senneterre—La Sarre a commandé une étude qu'elle rendra publique d'ici quelques semaines. Elle porte sur les conséquences d'abandon ou de maintien de lignes de chemins de fer. Il sera très intéressant de lire les conclusions auxquelles arriveront les rédacteurs de l'étude.

Le sénateur Le Moyne: Chicoutimi, La Tuque, et les environs demeureront-ils intacts?

M. Roberge: Oui. Dans la région de Chicoutimi il y aurait seulement une courte ligne entre Jonquière et Chicoutimi qui disparaîtrait.

[Traduction]

Mr. Roberge: Another section of line, from Franquet to Chapais, will disappear.

Senneterre to Rouyn-Noranda is another line that Canadian National plans to close eventually.

There are also the lines between Brent and Pembroke; Whitney, Montreal and Ottawa; Ottawa and Smith's Falls; north of Montreal, in the area of Rinfret-Papineau, through Lachute, there is the section from St. Andrew's East to Montreal; and from Chambly to Granby.

Senator Le Moyne: Is that the old electric railway?

Mr. Roberge: It may be that certain applications for abandonment are made. What concerns us is mainly the sector where there is ore. For example, right now, they are planning to close the Franquet-Chapais section; they are offering to ship the same ore for the same price, detouring through Harvey Junction.

Senator Le Moyne: I see.

Mr. Roberge: Which means a detour of 500 to 600 miles and two extra days to get to Rouyn-Noranda.

Senator Le Moyne: That's what they call rationalization!

Mr. Roberge: They call these measures rationalization! Considering that the bill calls for advantageous compensatory rates, one wonders how Canadian National can do an extra 500 or 600 miles and still keep its promise of more competitive prices. I can understand, on the other hand, that Canadian National considers this section unprofitable or not profitably enough at present. But, one wonders whether anyone has been to canvass the industries, mines and manufacturers to encourage them to ship by rail. I wonder.

Senator Le Moyne: Mr. Roberge, could you tell us whether the plan to abandon lines between Montreal, Ottawa and Thunder Bay is connected with these other plans to abandon lines. There is talk of abandoning all these services, you know. They are talking of tearing up the track between Montreal, Ottawa and Thunder Bay.

Mr. Roberge: I didn't know about that.

Senator Le Moyne: Why not?

Mr. Roberge: The document that was the basis for what I just told you dates from September 1986. It has appeared in the newspapers; it created quite a stir. The Senneterre-La Sarre area sponsored a study which it will make public in a few weeks. It has consequences for abandonment or maintenance of railway lines. It will be very interesting to read the conclusions of those who wrote the study.

Senator Le Moyne: Will Chicoutimi, La Tuque and the areas around there remain intact?

Mr. Roberge: Yes. In the Chicoutimi area, probably only one short line between Jonquière and Chicoutimi would disappear.

[Text]

Le sénateur Le Moyne: Et le tronçon Chandler—Gaspé, est-ce sérieux? C'est l'ancien chemin de fer de la Matapédia.

M. Roberge: Oui.

Le sénateur Le Moyne: Le chemin de fer de l'honorable Mercier.

M. Roberge: Oui? Pour des transports de plus de 500 milles le camion n'est pas rentable. C'est la conséquence la plus grave. Actuellement, l'entreprise minière *Gaspé Copper Mine* peut utiliser le camionnage.

Le sénateur Le Moyne: Elle peut utiliser le camionnage avec avantage?

M. Roberge: Oui, parce qu'elle n'a pas à franchir de grandes distances.

Le sénateur Le Moyne: Où va-t-elle alors?

M. Roberge: À Gaspé. De là, elle peut acheminer sa marchandise par la voie maritime.

Le sénateur Le Moyne: Mais à Gaspé il n'y a plus de chemin de fer; alors, de Gaspé, elle utilise la voie maritime.

M. Roberge: Par la voie maritime, elle peut recevoir son concentré du Chili et le retourner par le même moyen. Mais, si elle voulait, par exemple, étendre son transport sur plus de 500 milles, vers les États-Unis, vers de nouveaux marchés américains, l'opération ne serait plus rentable. Mais, cette entreprise minière, membre de notre Association, ne s'en plaint pas, par contre. Je ne peux pas porter leur étendard.

Le sénateur Le Moyne: Une dernière question, monsieur le président. Elle sera très brève. Qu'en est-il du chemin de fer de Québec à la Malbaie? Il dessert la compagnie Donahue seulement.

M. Roberge: Je n'ai pas entendu de prévisions de fermeture pour ce tronçon. Il n'est pas sur ma carte.

Le sénateur Le Moyne: Après avoir parcouru toutes ces régions comme j'ai l'ai fait, je suis estomaqué. C'est épouvantable! Merci.

Senator Stewart: You made reference in your presentation to the 50th parallel, which is the lower limit in Quebec off the designated area. As you know, clause 6 of the bill provides for representation of various regions on the new National Transportation Agency and one of those regions is the prairie region, consisting of the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta, and the Northwest Territories. Another is the province of Quebec.

An attempt seems to be made to assure representation of the territories, both the Yukon Territory and the Northwest Territories, by bulking them in with a province or with three provinces respectively, but there does not seem to have been any attempt to provide for representation from the designated area east of Manitoba. The designated area is simply bulked in with the rest of Ontario and the rest of the province of Quebec. This may or may not be a satisfactory arrangement. I wonder if you have any comment on it.

Let me come at it another way. What do you think are the chances in the case of Quebec that the part of the province of

[Traduction]

Senator Le Moyne: And the Chandler-Gaspé section, is this true? This is the old Matapedia railway.

Mr. Roberge: Yes.

Senator Le Moyne: That was Mercier's railway.

Mr. Roberge: Is that so? For transportation over more than 500 miles, trucking is not profitable. This is the most serious consequence. At present, the Gaspé Copper Mine can use trucking.

Senator Le Moyne: Can it use trucking profitably?

Mr. Roberge: Yes, because it doesn't have to go very far.

Senator Le Moyne: Where does it go to?

Mr. Roberge: To Gaspé. From there, it can ship by the Seaway.

Senator Le Moyne: But there is no more railway in Gaspé; so, from Gaspé, the company uses the Seaway.

Mr. Roberge: By Seaway, it can get its concentrate from Chili and ship it out again. But, if the company wanted to ship further than 500 miles, to US markets, for example, the operation would no longer be profitable. But, this mining operation, which is a member of our Association, isn't complaining. I can't go to bat for them.

Senator Le Moyne: One last question, Mr. Chairman. It will be very brief. What about the railway from Quebec City to Murray Bay? It only serves the Donahue company.

Mr. Roberge: I haven't heard of any plans to close this line. It isn't on my map.

Senator Le Moyne: After looking at all these regions as I have done, I'm flabbergasted. It's terrible! Thank you.

Le sénateur Stewart: Votre exposé faisait mention du 50^e parallèle qui constitue la limite inférieure de la zone désignée au Québec. Comme vous le savez, l'article 6 du projet de loi stipule que diverses régions délèguent des représentants auprès de l'Office national des transports; une de ces régions est la région des Prairies, c'est-à-dire les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que les Territoires du Nord-Ouest. Une autre de ces régions est la province de Québec.

Un effort semble avoir été fait pour assurer la représentation des territoires, tant du Territoire du Yukon que des Territoires du Nord-Ouest, en les amalgamant à une province ou aux trois provinces précitées; toutefois, rien ne semble avoir été fait pour assurer la représentation de la zone désignée située à l'est du Manitoba. La zone désignée est tout simplement ajoutée au reste de l'Ontario et au reste de la province de Québec. Ce n'est peut-être pas la solution idéale. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Posons le problème autrement. A votre avis, dans le cas du Québec, comment serait-il possible que la partie de la province

[Text]

Quebec which is the designated area will be adequately represented by a member of the agency from let us say the city of Montreal or Trois-Rivières?

M. Roberge: Concernant les zones désignées, si le projet de loi est adopté tel quel, l'Office peut modifier le 50e parallèle pour inclure des régions, faire une boucle ou une insertion un peu plus au sud, si le projet de loi est adopté. Donc, je vais prendre l'initiative de faire des représentations en demandant aussi aux chambres de commerce et centres régionaux de développement des régions concernées de m'appuyer dans ma démarche pour que l'Office décide d'inclure ces régions de Chibougamau ou Chapais que je mentionnais.

Mais ma réflexion allait un petit peu plus loin en ce sens que, désigner une région en se fiant uniquement au 50e parallèle est un critère géographique uniquement, alors que le problème qu'on veut régler, est un problème d'éloignement. Ce problème est aussi valide pour les Îles-de-la-Madeleine que la Gaspésie ou d'autres régions dans le Canada. Je connais les problèmes partiellement mais je vois bien que les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie ont des problèmes de transport. Ils mériteraient d'être dans des zones désignées, même si elles sont au sud du 50e parallèle.

Si le ministère pouvait trouver un critère d'éloignement, ce serait plus satisfaisant. Parce qu'on ne pourra pas demander à l'Office de considérer les Îles-de-la-Madeleine ou la Gaspésie comme zones désignées. J'en serais très étonné. Je crois qu'elles mériteraient d'être considérées au même titre.

Senator Stewart: My question, Mr. Chairman, was regardless of what the designated area includes, are the people living and doing business in that part of the designated area which happens to be within the province of Quebec going to be adequately represented on this agency by someone who quite possibly comes from Montreal or Trois-Rivières?

M. Roberge: Je pense qu'il devrait y avoir, à l'Office, des représentants des régions. Le Canada est fait de quelques zones fortement peuplées mais la dynamique canadienne se fait beaucoup par régions, que ce soit le nord du Québec, le nord de l'Ontario ou de la Colombie-Britannique, si on veut maintenir cette dynamique toutes les régions devraient avoir des porte-parole. Les problèmes des zones désignées ne sont vraiment connus que par les personnes qui y vivent.

The Chairman: Are you through, senator?

Senator Stewart: No, I was waiting for the translation to be finished, Mr. Chairman.

I have been trying to analyse what we have been told by various witnesses and I think it is fair to say that shippers insist that competition should be introduced as much as possible into transportation to the end that the costs of shippers will go down, and I gather from your presentation that you share this view.

On the other hand, you are arguing for the retention of certain branch lines that the railways, particularly CN, find quite expensive. You seem to like your bread buttered on both sides. You want the fruits of a much more highly rationalized transportation system. At the same time you would like certain

[Traduction]

formant la zone désignée puisse être convenablement représentée par un membre de l'Office venant des villes de Montréal ou de Trois-Rivières?

M. Roberge: Concerning the designated areas, the agency could, if the bill was adopted as it is, amend the 50th parallel criterion to include some regions into a loop which would extend a bit southward. So, I will endeavour to contact the boards of trade and the regional development centers of the regions in question to ask them to press the agency, like I do, to include the regions of Chibougamau and Chapais that I alluded to.

However, I had something different in mind; the 50th parallel is essentially a geographical criterion, whereas the most pressing problem to solve is one of distance. This problem applies both to the Magdalen Islands and the Gaspé Peninsula and to other regions of Canada. I am aware of some of the problems, but I clearly see that the Magdalen Islands and the Gaspé Peninsula are plagued with transport problems. They should be designated areas, although they are south of the 50th parallel.

If the Department could use distance as a criterion, it would be more appropriate. In fact, it will be impossible to expect the agency to consider the Magdalen Islands and the Gaspé Peninsula as designated areas. It would surprise me very much if it did. I think they should also be considered as such.

Le sénateur Stewart: Ma question était la suivante, monsieur le président: indépendamment des villes que pourrait renfermer la zone désignée, les gens qui vivent et qui font des affaires dans la partie de la zone désignée qui se trouve dans la province de Québec seront-ils convenablement représentés au sein de l'Office par une personne qui pourrait venir de Montréal ou de Trois-Rivières?

Mr. Roberge: I think some members of the agency should come from the regions. Some regions of Canada are very populated, but the country strives on its regions, be it the north of Ontario, of Quebec or of British Columbia; if we want these regions to continue to progress, they should be represented. The problems of the designated zones are really only known to the people who live there.

Le président: Avez-vous terminé, sénateur?

Le sénateur Stewart: Pas vraiment, monsieur le président. J'écoutais la fin de la version anglaise.

Je m'efforce de comprendre ce que divers témoins nous ont dit; à mon avis, il est juste de dire que les expéditeurs veulent qu'une concurrence saine soit introduite dans le secteur des transports pour que leurs coûts diminuent le plus possible. D'après ce que j'ai pu comprendre, vous êtes du même avis.

Par contre, vous dites que certains embranchements devraient continuer d'être utilisés, même s'ils sont très coûteux pour les sociétés ferroviaires, en particulier pour le CN. Vous ne semblez vouloir faire aucun compromis. Vous voulez jouir d'un système de transport beaucoup plus rationalisé. Par con-

[Text]

branch lines to remain in operation at least for some years. Are you not being a bit too ambitious?

M. Roberge: Non. Je ne le suis pas. Le projet de loi, tel que présenté, prévoit des mesures qui amélioreront certainement le transport par chemin de fer. Elles l'amélioreront parce que les expéditeurs pourront l'utiliser avec des tarifs concurrentiels ou utiliser un tiers transporteur. Ce qui aura pour effet, peut-être, de rendre plus attrayant le transport par train.

Si une augmentation du transport par train s'effectue, il ne faudrait pas que les demandes d'abandon d'embranchements de chemins de fer précèdent les améliorations du transport par chemin de fer. Je ne sais pas si on peut dire que je rêve en couleurs, mais on devrait peut-être rationaliser l'usage des routes afin qu'elles se brisent un peu moins par les poids-lourds qui y circulent. Ces derniers ne paient pas de tarif ou de droit pour utiliser les routes. Ainsi, on encouragerait les transports lourds à circuler sur les voies des chemins de fer. On augmenterait le transport par chemin de fer et sa rentabilité. C'est le genre de solution qu'il faudrait considérer.

Senator Stewart: Let me ask you quite a different kind of question. Is the Iron Ore Company included within your association?

Mr. Roberge: Yes, it is a member.

Senator Stewart: If you are familiar with the special problem they raise concerning this legislation, do you have any views on it that you would like to give us now, or would you prefer them to make their own presentations?

M. Roberge: Je préfère qu'ils présentent leur propre mémoire. Leur problématique n'est pas la même que celle du Canadien Pacifique ou du Canadien National. Je ne sais pas s'ils viendront au Comité du Sénat. La décision n'était pas prise lorsque je leur en ai parlé.

Senator Stewart: I think it is their intention to appear. So they will cover that.

M. Roberge: Je préfère qu'ils se présentent. Ils connaissent le contenu de notre exposé. Il expose les préoccupations des entreprises minières exploitant des gisements. *Iron Ore* fera des représentations en tant qu'exploitant d'un chemin de fer. Ils feront leur propre exposé.

The Chairman: Questions?

Une voix: Il aimerait continuer.

Le président: Allez-y.

M. Roberge: En terminant, je voudrais vous montrer les cartes du réseau ferroviaire du Canadien Pacifique et du Canadien National. À la suite de consultations, le projet de loi a été amendé pour indiquer qu'il ne pourra pas y avoir plus de 4 p. 100 d'abandon de lignes de chemins de fer, par année, durant cinq ans. C'est, en quelque sorte, un mini-moratoire.

Cependant, nous devons maintenir nos craintes et nos remarques, tout de même. Je vous explique pourquoi. Voici la carte de la ligne de chemins de fer du Canadien Pacifique, de l'est à l'ouest. La majorité des lignes de chemins de fer se retrouvent en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.

[Traduction]

tre, vous voulez que certains embranchements continuent d'être utilisés, du moins pendant quelques années. N'êtes-vous pas un peu trop ambitieux?

Mr. Roberge: No, not at all. The bill, in its present form, contains provisions which would certainly improve railway transport. They would improve it because shippers would benefit from competitive rates or could use another carrier. This would probably make railway transport more advantageous.

If railway transport is to be used more, the railways should not ask to be authorized to abandon some branch lines before railway transport is improved. Maybe I am dreaming, but highway use should probably be rationalized to avoid deterioration of the roads by the rigs who use them. These carriers pay no tax or duty to use the roads. This way, heavy loads would be moved more and more by railway. Railway transport would increase and it would become more profitable. This is the kind of alternative we should consider.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi d'aborder un tout autre sujet. Est-ce que la Compagnie Iron Ore est membre de votre association?

M. Roberge: Oui, elle en est membre.

Le sénateur Stewart: Si vous êtes au courant du problème particulier que l'Iron Ore a soulevé à propos du présent projet de loi, seriez-vous disposé à nous faire part de quelques commentaires ou préférez-vous qu'elle nous en parle elle-même?

Mr. Roberge: I prefer that they make their own presentation. They do not have the same problem the CP or the CN have. I do not know if they will testify before the Senate Committee. No decision had been taken when I met them.

Le sénateur Stewart: Je crois comprendre qu'elle désire témoigner. Elle nous en parlera probablement.

Mr. Roberge: I prefer that they testify themselves. They are aware of what we are saying in our presentation. We touch on the problems of the mining firms and their mining fields. Iron Ore's presentation will be the one of a railway user. They will make their own presentation.

Le président: Des questions?

An Honourable Member: He wants to go on.

Le président: Go ahead.

Mr. Roberge: In conclusion, I would like to show you charts of the CP and the CN railway systems. After consultation, the bill was amended to show that no more than 4 per cent of the branch lines will be abandoned each year for a period of five years. This constitutes some kind of moratorium.

However, our apprehensions and remarks still hold. Let me tell you why. Here is the chart of Canadian Pacific's railway line from East to West. Most of this line is in Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

[Text]

L'Ontario et le Québec ont des lignes de l'est à l'ouest et quelques-unes dans les régions nordiques, mais très peu. Je vous fait grâce de la carte du Canadien National. Elle est similaire. La disposition indique un maximum 4 p. 100 d'abandon, par année, pendant cinq ans. Ce qui veut dire 20 p. 100, au bout de cinq ans.

En regardant les cartes, on se rend compte, à l'oeil, du fait suivant: d'une part, on voit les projections, jusqu'à l'an 2000, pour les provinces étant régies par le *Canada Wheat Board*; et d'autres part, les lignes de chemins de fer restantes en Ontario, au Québec, et en Colombie-Britannique ne donnent peut-être même pas 20 p. 100 des lignes existantes. Le mini-moratoire n'en est pas vraiment un. Il serait bon de vérifier pour s'assurer si cette disposition qui veut restreindre l'effet d'abandon de ligne atteint son objectif. En comptant le nombre de voies de chemin de fer on n'atteint pas du tout l'objectif.

Le sénateur Le Moyne: Une question, monsieur le président, s'il vous plaît.

Voulez-vous dire qu'on dépassera le 20 p. 100 d'ici l'an 2000 ou si on ne l'atteindra pas?

M. Roberge: Nous n'atteindrons pas le 20 p. 100.

Le sénateur Le Moyne: On ne l'atteindra pas. Ce qui signifie que les choses vont encore traîner.

M. Roberge: Non. Je veux dire qu'il n'y avait pas de limite avant les amendements qui indiquent pas plus de 4 p. 100 d'abandons, chaque année, pendant cinq ans. Ce qui n'est pas une protection réaliste. La quantité de voies de chemin de fer concernées en Ontario, au Québec et en Colombie-Britannique ne représente peut-être pas 20 p. 100 du réseau national.

Le sénateur Le Moyne: Ah bon, merci.

Le président: Avez-vous autre chose à ajouter? Merci, monsieur Roberge.

M. Roberge: Merci beaucoup.

Le président: Pourriez-vous me laisser une de vos cartes?

M. Roberge: Je voudrais d'abord dessiner les trajets dont il a été question.

Le président: Vous la donnerez au greffier.

M. Roberge: Oui.

Le président: Merci beaucoup.

The next group is from the Canadian Manufacturers' Association, with Mr. J. Buller, chairman, CMA National Transportation Committee, and manager of rail and truck, Noranda Sales Corporation Limited; Mr. H.R. Friars, chairman, CMA Rail Committee, and manager of rail operations and transportation support, Esso Petroleum Canada; and Mr. D.S. Wiersma, manager of transportation, Canadian Manufacturers' Association.

Mr. J. Buller, Chairman, National Transport Committee, Canadian Manufacturers' Association: Good afternoon. First of all I would like to introduce my associates, Mr. Friars and Mr. Wiersma. We represent the Canadian Manufacturers' Association. The Canadian Manufacturers' Association is here

[Traduction]

Ontario and Quebec have lines going East to West, and some, but very few, in their northern parts. I will dispense with Canadian National's chart. It is very similar. The layout calls for an abandonment at the most of 4 per cent of the branch lines per year for five years. This means 20 per cent after five years.

At first glance, the charts tell us this: on the one hand, we have the projections to the year 2000 for the provinces coming under the Canada Wheat Board and, on the other hand, we see that the rest of the railway lines in Ontario, Quebec and British Columbia probably do not make up 20 per cent of the existing lines. The moratorium is not a real one. It would be useful to make sure that the provision reaches its objective of limiting the effect of branch line abandonment. If we add up the railway lines, we see that the objective is not reached.

Senator Le Moyne: One question, Mr. Chairman, if you please.

Are you saying that the objective of 20 per cent will be reached by the year 2000 or that it will not be reached?

Mr. Roberge: We will not reach 20 per cent.

Senator Le Moyne: We will not reach it. In other words, no solution will be found.

Mr. Roberge: No. I am saying that there was no limit before the amendments which stipulate an abandonment of not more than 4 per cent each year for five years. This is not a real guarantee. The railway lines in question in Ontario, Quebec and British Columbia probably do not represent 20 per cent of the national system.

Senator Le Moyne: Very well, thank you.

The Chairman: Have you anything to add? Thank you, Mr. Roberge.

Mr. Roberge: Thank you very much.

The Chairman: Could you give me one of your charts?

Mr. Roberge: Let me first draw the routes I talked about.

The Chairman: Give it to the clerk.

Mr. Roberge: Very well.

The Chairman: Thank you very much.

Le groupe suivant représente l'Association des manufacturiers canadiens; il comprend M. J. Buller, président du Comité des transports de l'Association de manufacturiers canadiens, et directeur du transport ferroviaire et du transport par camion, Noranda Sales Corporation Limited; M. H.R. Friars, président du comité du transport ferroviaire de l'Association des manufacturiers canadiens, et directeur des opérations ferroviaires et des services de soutien au transport, Pétrole Esso Canada; et M. D.S. Wiersma, directeur des transports, Association des manufacturiers canadiens.

M. J. Buller, président, comité des transports, Association des manufacturiers canadiens: Bonjour. Permettez-moi tout d'abord de vous présenter mes collègues, M. Friars et M. Wiersma. Nous représentons l'Association des manufacturiers canadiens et nous sommes ici devant vous pour réitérer notre

[Text]

today to reaffirm its support for Bills C-18 and C-19. The association represents some 3,200 member companies of every size. They produce products ranging from high-technological goods to basic resource commodities. CMA member companies produce about 75% of all goods in Canada. This legislation will introduce efficiency and cost reduction measures in the transportation industry and in turn will enable manufacturers to be more competitive in domestic and export markets. Our brief, which was presented earlier to the House of Commons Standing Committee on Transport and circulated to your committee, outlines the CMA position on these two bills.

Our position is basically unchanged. The earlier hearings by the House of Commons Transport Committee have produced a number of amendments. Some of these we welcome; others are a disappointment to the CMA.

Transportation is a key element of delivered cost of goods, sometimes as high as 30% to 40% of the delivered price, and offers opportunity for cost reduction to the manufacturer because of more efficient transportation. This improved efficiency has been well proven in the United States under deregulation of the transportation industry. A deregulated environment produces not only lower freight costs but also total logistics costs and results in more innovation from both carriers and shippers.

A key provision in Bill C-18 is improved competitive access through the implementation of competitive line rates. The House of Commons amendment empowering Cabinet to suspend this provision in respect of financial viability of the Canadian railway companies shall allay the fears and concerns expressed by the railways regarding this provision.

Cross-country hearings have clearly established that the competitive line rate provision is required if Canada is to have meaningful economic transportation reform. Numerous shipper examples underscore this need, particularly in western Canada and the Maritimes. Presently, about 50% of Canadian shippers are captive to one railroad.

Another important provision in the legislation is cost management. It is recognized that given a free market environment for pricing, railways must be given the opportunity to manage and reduce costs to offset expected revenue loss.

This cost management principle must be applied when railways need to rationalize their operations, as exemplified in the ability to divest themselves of unprofitable or unwanted branch line services. However, where there is an imposed public duty and mandated rail services, the railways should receive full

[Traduction]

appui aux projets de loi C-18 et C-19. L'association représente quelque 3 200 sociétés de toutes tailles qui fabriquent tant des produits de technologie de pointe que des produits de consommation courante. Les sociétés membres de l'Association des manufacturiers canadiens produisent environ 75 p. 100 de tous les produits manufacturés au Canada. Les deux projets de loi permettront à l'industrie des transports de devenir plus efficace et de réduire ses coûts, en plus de permettre aux manufacturiers de devenir plus compétitifs sur le marché canadien et sur le marché des exportations. Notre mémoire qui a déjà été présenté au Comité permanent des transports de la Chambre des communes et dont votre comité a pris connaissance expose la position adoptée par l'Association des manufacturiers canadiens à l'égard des deux projets de loi.

Notre position est essentiellement la même. Les audiences antérieures du Comité des transports de la Chambre des communes ont entraîné un certain nombre de modifications. Certaines de ces modifications ont réjoui l'Association des manufacturiers canadiens; d'autres l'ont déçue.

Les frais de transport constituent un pourcentage important du prix livré des marchandises; ce pourcentage peut parfois atteindre de 30 p. 100 à 40 p. 100 du prix livré. Lorsque ces marchandises sont transportées avec plus d'efficacité, le manufacturier a la possibilité de réduire ses coûts. L'importance d'une plus grande efficacité a été démontrée aux États-Unis lorsque l'industrie des transports a été déréglementée. Cette déréglementation favorise autant une réduction des frais de transport des marchandises que des frais d'approvisionnement et accroît la marge de manœuvre tant des transporteurs que des expéditeurs.

Une disposition fondamentale du projet de loi C-18 prévoit l'amélioration et la plus grande compétitivité au niveau de l'accès au moyen de l'introduction de prix de ligne concurrentiels. La modification apportée à cette disposition par la Chambre des communes qui autorisait le Cabinet à l'abroger pour ne pas nuire à la viabilité financière des compagnies ferroviaires du Canada permettra de dissiper les craintes et les inquiétudes que cette disposition avait fait naître au sein des sociétés ferroviaires.

Les audiences tenues partout au Canada ont clairement démontré que la disposition des prix de ligne concurrentiels s'impose pour qu'une réforme significative soit apportée à l'industrie des transports du Canada. En particulier dans l'ouest du Canada et dans les provinces de l'Atlantique, le vécu de nombreux expéditeurs en fait ressortir l'urgence. Actuellement, environ 50 p. 100 des expéditeurs du Canada sont captifs d'une société ferroviaire.

Une autre disposition importante du projet de loi a trait à la gestion des frais. Il est reconnu que, lorsque les prix sont établis en fonction des forces du marché, les sociétés ferroviaires doivent avoir la possibilité de gérer et de réduire leurs frais pour compenser la perte possible de revenus.

Ce principe de gestion des frais doit être appliqué lorsque les sociétés ferroviaires doivent procéder à une rationalisation de leurs opérations; par exemple, elles doivent pouvoir se départir des services non rentables d'embranchements inutiles. Cependant, dans le cas d'un devoir imposé par l'État et de services

[Text]

compensation for operational losses associated with such mandated services.

We applaud the government in giving high priority to safety. Safety must not be compromised to achieve economic efficiencies, and the CMA fully endorses the safety standards proposed for all transportation modes.

We wish to confine our opening remarks to these key points and would welcome your comments and questions. In conclusion, Mr. Chairman and members of the committee, we urge you to approve the legislation with a sense of urgency so that Canadian manufacturers and consumers can benefit from a transportation industry that demonstrates efficiency and cost and service. One of the main reasons that the association is supporting this legislation so wholeheartedly is it is offering competition to our captive shippers, and I think Mr. Friars would like to comment on that.

Mr. H. Friars, Chairman, Canadian Manufacturers' Association Rail Committee: I just have some numbers here that may be helpful. Currently in Canada, 50% of our membership, which I think indicated up to 3,200 members in the CMA, are captive to one railway. If the extended interswitching goes into effect, that number will be reduced somewhat down to approximately 35%. That may not sound too bad, except then you have to start looking at the regional disparity in those numbers. Currently in the Atlantic area, about 90% are captive; in the west, approximately 60% are captive. A large element of the manufacturers are captive to one railway, and that is one of our major concerns.

Senator MacDonald: When you use the word "captive", are you talking about being truly captive? I realize we have had definitions of captivity. You are not suggesting that they are captive in the total sense of the word? Just mode, they are not resource products, for instance.

Mr. Friars: There are a certain number—

Senator MacDonald: The fact is they have the opportunity for trucking.

Mr. Friars: That is correct.

Mr. D. Wiersma, Transportation Manager, Canadian Manufacturers' Association: Perhaps we could add here that when they are captive to rail, many products are really economically captive. In other words they could not be shipped by another mode either because of the bulk volume or because of the type of product. Certain chemicals, for instance, or the commodity, the scale and volume that these businesses operate in, demand they be moved by rail. Even if there is a good trucking facility in the area, it is not economically an alternate.

[Traduction]

ferroviaires obligatoires, les sociétés ferroviaires devraient être indemnisées pour toute perte liée à l'exploitation de ces services obligatoires.

Nous nous réjouissons que le gouvernement accorde une grande importance à la sécurité. La sécurité ne doit pas être sacrifiée à l'efficacité économique et l'Association des manufacturiers canadiens endosse d'emblée les normes de sécurité que le gouvernement veut appliquer à tous les modes de transport.

C'est l'essentiel de ce dont nous voulions vous parler; nous aimerions maintenant que vous nous fassiez part de vos commentaires et de vos questions. En terminant, Monsieur le président et membres du comité, nous vous prions d'approuver le projet de loi sans tarder pour que les manufacturiers et les consommateurs du Canada puissent tirer profit d'une industrie des transports faisant preuve d'efficacité au niveau des coûts et du service. Une des raisons principales pour lesquelles l'association appuie avec autant de vigueur le projet de loi, c'est qu'il accroît la marge de manœuvre des expéditeurs captifs; je crois que M. Friars a quelque chose à dire à ce sujet.

M. H.R. Friars, président, comité du transport ferroviaire de l'Association des manufacturiers canadiens: Voici quelques statistiques qui pourraient vous éclairer. Actuellement, dans l'ensemble du Canada, 50 p. 100 des membres de l'association qui en compte 3 200 sont captifs d'une société ferroviaire. Si l'agrandissement des limites des interconnexions entrerait en vigueur, ce pourcentage diminuerait un peu; il se situerait autour de 35 p. 100. Ce n'est peut-être pas trop mal, sauf qu'il faut tenir compte des disparités régionales au niveau des expéditeurs captifs. Actuellement, dans la région de l'Atlantique, environ 90 p. 100 des expéditeurs sont captifs; dans l'Ouest, environ 60 p. 100 sont captifs. Un grand nombre des manufacturiers sont captifs d'une société ferroviaire; c'est une situation qui nous inquiète beaucoup.

Le sénateur MacDonald: Lorsque vous utilisez le terme «captif» qui a été défini de plusieurs façons depuis quelque temps, considérez-vous qu'ils sont vraiment captifs? Je réalise qu'on nous a fourni diverses définitions du terme. Vous ne prétendez pas qu'ils sont totalement captifs? Seulement d'un mode de transport donné. Il ne s'agit pas de produits primaires, par exemple.

M. Friars: Il existe un certain nombre...

Le sénateur MacDonald: En fait, il existe toujours le transport par camion.

M. Friars: C'est exact.

M. D. Wiersma, directeur des transports, Association des manufacturiers canadiens: Je pourrais peut-être ajouter que, lorsque certains expéditeurs sont captifs du transport par chemin de fer, ce sont de nombreux produits qui sont économiquement captifs. Autrement dit, ces produits ne peuvent pas être expédiés autrement à cause de leur volume important ou de leur nature. Par exemple, certains produits chimiques doivent être expédiés par chemin de fer; le transport par chemin de fer s'impose également à cause de la taille et de la quantité des produits de certaines entreprises. Même lorsqu'il existe une

[Text]

Senator MacDonald: No, I understand. The word "captive", has been flung around a little bit.

Mr. Wiersma: We maintain the definition of captive shipper as in the act, in the legislation.

Senator Spivak: You say in your presentation that where there is an imposed public duty and mandated rail service the railways should receive full compensation for operational losses associated with such mandated services. How completely do you mean this? The last presentation we heard speculated on a magnitude of rail line abandonment which would be major, if those lines were all kept in service and then had to be subsidized. I imagine that would be a huge cost to the government and tax payer. To what extent is that offset by other kinds of cost management? Do you have any further thoughts on that particular idea?

Mr. Friars: I do not think we have any particular thoughts on it other than if there is an uneconomic operation the rail must maintain for some reason, for the public good, then in some way or by some formula or whatever it is, they should be compensated if they have to keep on operating it.

Our only issue is if we hope to bring about economies through this regulation, they must have the freedom to operate. They must be able to operate those facilities that have return: reduce the cost base, make them more efficient and in turn allow them to improve the rates, and we have all become more competitive. That is our only issue, we have no particular comment to make on the formula or the level of compensation.

Mr. Wiersma: The railways could expect a reasonable rate of return on their investment and that needs to be worked out between the railway and the agency, I presume. But to the level they are perceived and seen as a private company they have a right to an equitable return on investment.

Senator Le Moyne: Sir, you spoke a moment ago of the necessity of shipping a certain product by rail, there is no other way. How do you reconcile that with the gaps that will appear in the lines if abandonment is progressively done? What will happen? Do you imagine some other mode of transportation, by pipe line, things like that? I do not know, but the railroads will definitely not be there all the time. We have seen the necessity of their dispersion. What will happen?

Mr. Friars: Maybe I could comment on that. If you have a plant, a mine, or whatever, then if the railway can make a profit on their investment, a return, that has to be recovered in the rate. If that endeavour will not recover or stand the test of that rate then you cannot expect the railway to subsidize the

[Traduction]

bonne entreprise de camionnage dans la région, ce n'est pas une solution de rechange rentable.

Le sénateur MacDonald: Ah oui, je comprends. C'est que le terme «captif» a été galvaudé quelque peu.

M. Wiersma: Nous retenons la définition d'un expéditeur captif utilisée dans la loi, dans le projet de loi.

Le sénateur Spivak: Vous dites, dans votre mémoire, que, dans le cas d'un devoir imposé par l'État ou de services ferroviaires obligatoires, les compagnies ferroviaires devraient être indemnisées pour toute perte liée à l'exploitation de ces services obligatoires. Quelle est l'importance de la compensation que vous préconisez? Le témoin précédent a parlé d'un pourcentage d'embranchements abandonnés qui pourrait être très élevé si ces embranchements continuaient tous d'être utilisés et s'il fallait ensuite les subventionner. Je suppose que cela coûterait très cher au gouvernement et au contribuable. Dans quelle mesure ces indemnités pourraient-elles être compensées par d'autres techniques de gestion des frais? Avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. Friars: Je n'ai rien à ajouter, sauf que, si une société ferroviaire doit continuer d'offrir un service non rentable pour une raison quelconque, par exemple, pour l'intérêt public, alors, d'une façon quelconque, au moyen d'une formule quelconque ou quoi que ce soit, cette société ferroviaire devrait recevoir une compensation si elle doit continuer d'offrir ce service.

Notre seul argument, c'est que, si nous voulons que le projet de loi ait des retombées importantes, il faut leur laisser la liberté d'agir. Les sociétés ferroviaires doivent pouvoir offrir des services qui sont rentables; il faut leur permettre de réduire leurs coûts, de rendre ces services plus efficaces et d'offrir de meilleurs tarifs. De cette façon, nous deviendrons tous plus concurrentiels. C'est notre seul argument; nous n'avons rien à proposer au sujet de la formule ou de l'importance de la compensation.

M. Wiersma: Les sociétés ferroviaires ont le droit de s'attacher à tirer un taux de rendement raisonnable de leurs investissements; je suppose que cela pourrait faire l'objet de négociations entre elles et l'Office. Dans la mesure où elles sont vues comme des compagnies privées, elles ont droit à un taux de rendement juste et raisonnable.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur, il y a un moment, vous parliez de la nécessité d'expédier certains produits par chemin de fer; vous avez dit que c'est parfois la seule façon de les expédier. Comment conciliez-vous ce besoin avec les pénuries de service qui apparaîtront s'il y a un abandon progressif d'embranchements? Qu'est-ce qui va se produire? Pensez-vous à un autre mode de transport, au transport par oléoduc par exemple? Je n'ai pas de solution, mais les compagnies ferroviaires n'existeront pas toujours. Certains nous parlent de la nécessité de les démanteler. Qu'est-ce qui va se produire?

M. Friars: Permettez-moi de dire une chose. Supposons que vous êtes propriétaire d'une usine, d'une mine ou de quoi que ce soit. Si une société ferroviaire peut faire des profits sur les sommes que vous investissez, elle doit vous en remettre une partie par le biais de ses prix. Si ces prix ne vous permettent

[Text]

mine or the operation so they can compete in the world market or wherever they are shipping their goods. I am sure the railway will not abandon the line. They will invest in a new line if you give them an adequate return on the rate. I think it is the economics of the undertaking because the railways go in and establish new lines. People should not think they only do away with lines; they also establish new ones. The economics will determine it.

Senator Le Moyne: It is not a hopeless situation.

Mr. Friars: No.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I want to raise a bigger question, and I will refer to a comment I made to our previous witness. As I have tried to analyse what witnesses have said to the committee, I have been impressed that shippers are quite enthusiastic for the two bills, whereas carriers, to put it mildly, have severe uncertainties.

Sometimes we have heard it said that higher transportation costs are among the prices we pay for maintaining an independent country in the northern half of the North American continent. We also heard it said recently that given the increasingly competitive situation in the world market, Canadian manufacturing must be able to cut its costs.

I gather you would subscribe to the latter proposition. You believe market forces and competition should be allowed to play their full influence. Does that mean your association would support the abandonment of all kinds of customs and tariff protection against foreign goods and services coming into Canada? I want to see if you are willing to generalize your support for market forces in competition. Do you believe in absolutely free trade? Are you prepared to give up what the Canadian manufacturers fought for so diligently at the time we had a movement for reciprocity in 1911?

Mr. Wiersma: Mr. Senator, I will try to answer that. We are prepared to specifically address the area of transportation. I recognize it flows into other business areas. In terms of speaking on behalf of the association on customs and trade, I do not believe it is our mandate here. However, it is on public record that the CMA supports the free trade negotiations currently under way. I think we would have to answer your question in that general context.

Senator Stewart: You assert it as a principle that competition and market forces should be allowed to prevail. Am I to gather from your answer that these forces are to be allowed to prevail only in the matters dealt with in these two bills and somehow they are less valid when we come to the area of entirely eliminating protection for Canadian manufacturing at the borders and ports?

[Traduction]

pas de récupérer une partie des profits réalisés par la société ferroviaire, alors vous ne pouvez pas lui demander de subventionner votre mine ou votre entreprise pour que vous puissiez être concurrentiels sur le marché mondial ou dans les pays où vous expédiez vos produits. Je suis sûr que les sociétés ferroviaires n'abandonneront pas les embranchements. Si les prix leur permettent de faire des profits adéquats, elles investiront dans de nouveaux embranchements. Je crois que c'est leur raison d'être d'investir dans de nouveaux embranchements. Les gens ne doivent pas croire qu'elles ne font qu'abandonner des embranchements; elles en créent aussi de nouveaux. Elles prennent leurs décisions en fonction de la rentabilité des embranchements.

Le sénateur Le Moyne: La situation n'est pas désespérée.

M. Friars: Pas du tout.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'aimerais soulever un problème plus général en revenant sur ce que j'ai dit au témoin précédent. En écoutant et en tentant de comprendre ce que divers témoins ont dit aux membres du comité, j'ai été étonné de constater que les expéditeurs sont enthousiasmés par les deux projets de loi, tandis que les transporteurs, à tout le moins, formulent des réserves importantes.

Nous entendons parfois dire que des frais de transport plus élevés sont un des prix à payer pour garder notre pays indépendant dans la partie nord du continent nord-américain. Certains ont aussi dit dernièrement qu'étant donné la compétition de plus en plus vive qui sévit sur le marché mondial, les entreprises manufacturières du Canada devraient réduire leurs coûts.

Je suppose que vous endossez le second énoncé. Vous êtes d'avis que les forces du marché et la compétition devraient pouvoir s'exercer sans entrave. Cela signifie-t-il que votre association serait en faveur de la suppression des divers types de droits de douane et de tarifs qui s'appliquent aux biens et aux services étrangers qui entrent au Canada? Je voudrais savoir si vous appuyez sans réserve l'exercice des forces du marché et de la compétition. Êtes-vous en faveur d'un libre-échange illimité? Seriez-vous disposé à renoncer à que les manufacturiers canadiens ont obtenu si courageusement en 1911 à l'époque de l'entente réciproque?

M. Wiersma: Monsieur le sénateur, je vais tenter de vous répondre. Nous sommes disposés à nous intéresser de près au secteur des transports. Je sais qu'il a des répercussions sur d'autres secteurs d'activité commerciale. Pour ce qui est de nous prononcer sur les droits de douane et le commerce au nom de l'association, ce n'est pas le but de notre présence devant vous. Cependant, il est bien connu que l'Association des manufacturiers canadiens appuie d'emblée les négociations en cours sur le libre-échange. Il ne m'est possible de vous répondre qu'en ces termes.

Le sénateur Stewart: Vous dites favoriser le principe selon lequel la compétition et les forces du marché devraient pouvoir s'exercer librement. Votre réponse sous-entend-elle que ces forces devraient pouvoir s'exercer librement dans les secteurs couverts par les deux projets de loi, mais qu'elles ont moins de valeur lorsqu'il s'agit de supprimer totalement la protection accordée aux entreprises manufacturières du Canada aux frontières et dans les ports d'entrée?

[Text]

Mr. Wiersma: I have endeavoured to say that in general CMA supports free trade. The rate at which free trade is to take place in Canada, either on a bilateral arrangement or otherwise, is a matter of a great deal of technicality and detail. I do not believe that we are here to be able to answer that in such detail. The association does support free trade and it would therefore support, as much as possible, any areas where more open competition would lower manufacturing costs.

Senator Stewart: We cannot accept the principle without at least a few footnotes.

Mr. Wiersma: No, I do not believe so. We have studied this, and these are our conclusions. In the other areas there are others who have expertise and who could perhaps speak to that with greater definition. But in totality we support free trade as an association.

Senator Stewart: You see, I would find your presentation much more convincing if you would be prepared to say that your association is for example prepared to see all protection—let us say for the Canadian textile industry—abolished because you believe in competition. But I gather you are not prepared to say that.

Mr. Wiersma: I do not believe this group is, senator. The CMA has many committees. There is a very competent group studying free trade, another group studying taxation and what . . .

Senator Stewart: Yes, but you do not have an overall principle. Let me then ask you this question. Does your association believe emphatically in competition and the free play of market forces? Would that be a principle you would include in your creed?

Mr. Wiersma: I believe so.

Senator Stewart: But you might want to have some modification with regard to specific areas.

Mr. Wiersma: As you know, it is a very complex subject in terms of phase-in, and there are certainly considerations in various sectors. And as we all know, it is a very complex matter. But I can only say that as an association, the CMA is on record supporting the free trade negotiations.

Senator Stewart: I am of course talking about something broader than the free trade. I am talking about the elimination of protection of Canadian manufacturing on goods coming not only from the United States but also from Pacific Rim countries and European countries—Italy and the like. All right.

We have heard conflicting evidence, both positions all too convincing, with regard to transborder competitive line rates. The railways say that they are not being given the advantage of a level playing field. CP Rail, for example, will lose money

[Traduction]

M. Wiersma: J'ai voulu dire que, de façon générale, l'Association des manufacturiers canadiens est en faveur du libre-échange. La vitesse avec laquelle le libre-échange sera instauré au Canada, par le biais d'une entente bilatérale ou autrement, est un problème assorti de nombreuses considérations techniques et de nombreux détails. A mon avis, nous n'avons pas comme mandat, ici devant vous, d'apporter autant de précisions. L'association est en faveur du libre-échange et, partant, dans la mesure du possible, elle serait en faveur de toute mesure qui permettrait à l'exercice d'une compétition plus libre d'abaisser les coûts des manufacturiers.

Le sénateur Stewart: Il nous est impossible d'endosser ce principe sans quelques précisions.

M. Wiersma: Non, je ne suis pas de votre avis. Nous avons bien étudié la question et ce sont les conclusions auxquelles nous sommes arrivés. Dans d'autres secteurs d'activité, des gens possèdent certaines connaissances techniques qui pourraient leur permettre de mieux définir le problème. Toutefois, dans l'ensemble, l'association est en faveur du libre-échange.

Le sénateur Stewart: Comprenez-moi bien: j'estimerai votre exposé plus convaincant si vous pouviez affirmer, par exemple, que votre association accepterait, parce qu'elle est une adepte de la compétition, d'endosser la suppression de toute protection, disons pour l'industrie textile canadienne. Mais je suppose que vous ne ferez aucune déclaration du genre.

M. Wiersma: En effet, sénateur, nous n'affirmerons rien de la sorte. L'Association des manufacturiers canadiens a mis sur pied de nombreux comités. Un comité de gens très qualifiés est en train d'étudier l'à-propos du libre-échange, un autre étudie la fiscalité et ce que . . .

Le sénateur Stewart: C'est bien, mais aucun principe global ne vous inspire. Permettez-moi de vous demander si votre association est une fervente adepte de la compétition et d'un exercice sans entrave des forces du marché? Est-ce là un principe auquel vous croyez?

M. Wiersma: Je crois que oui.

Le sénateur Stewart: Mais vous le modifieriez quelque peu dans le cas de certains secteurs d'activité.

M. Wiersma: Comme vous le savez, la question de l'application graduelle du libre-échange est un problème très complexe et divers secteurs posent des difficultés très particulières. Nous le savons tous: c'est un problème très complexe. Tout ce que je puis dire, c'est que l'Association des manufacturiers canadiens a toujours appuyé les négociations sur le libre-échange.

Le sénateur Stewart: Vous vous en doutez bien: je veux parler d'un problème plus global que le libre-échange. Je veux parler de la suppression de la protection qui est accordée au secteur manufacturier du Canada au niveau des biens qui entrent au Canada en provenance des États-Unis, mais aussi des pays du pourtour du Pacifique et de l'Europe, de l'Italie par exemple. Vous comprenez?

Nous avons entendu des témoignages contradictoires et très convaincants concernant les prix de ligne concurrentiels pour le transport transfrontalier. Les sociétés ferroviaires disent que le manque d'uniformité leur est préjudiciable. Par exemple, CP

[Text]

if this provision remains in the bill, specifically in relation to competition from Burlington Northern. On the other hand, we were told this morning that the inclusion of a transborder competitive line rates provision will be very helpful to certain Canadian exporters. Do you have any comments on that particular problem?

Mr. Friars: We are mostly a trading nation. I think the flow is three to one or whatever to the north rather than to the south. We have to compete on a North American market. I think the carrier is there to serve the shipper and the manufacturer to move goods to the marketplace. Whether or not it may reduce CP's revenues, I would presume that there are ways or means by which they can reduce their costs or become more efficient so that they can handle that. Their return may not be as good. I do not know. Yet the end result is that we have to compete in that southern market. You have to be competitive; therefore you cannot subsidize an inefficient transportation system or we would not move our goods. If we do not move our goods there is no railway.

Senator Stewart: They would argue they are very efficient but that the problem is—

Mr. Friars: Then they should have no fear.

Senator Stewart: —there is not a reciprocal relationship. They are going to have to play under one set of rules, whereas their competitor is going to have to play under a different set.

We also heard a version of the same argument made by the Ontario truckers. They said they are going to have to contribute to various government plans in Canada while their American competitors will get off much lighter in the way of deductions. Consequently, they are going to be at a competitive disadvantage. Even though they may be technically just as efficient as the Americans, the Americans are driving on a smoother and leveler road. Is there anything in that assertion?

Mr. Friars: I do not know. I think if you look at the trucking situation today, there have been 2,000 licences given to Canadian carriers who are operating. I do not know the exact numbers on movement south of products and services by Canadian truckers, but I am sure they are available. It is much more than is coming the other direction. I do not think under the current environment with the change in the States that it has been an advantage for them. I am talking about the Staggers Act.

I guess the feeling is that Canadian railways can become very efficient. They are going to have to compete for the market and they will do it if those are the rules they have to play by. This is really our position on the matter.

Senator Stewart: I am looking at a document on the impact of proposed regulatory reform on extra-provincial trucking, prepared by TransMode Consultants Inc., December 1986. In

[Traduction]

Rail subira des pertes si cette disposition n'est pas éliminée du projet de loi, surtout à cause de la compétition que lui livrera *Burlington Northern*. Par contre, on nous a dit ce matin que cette disposition des prix de ligne concurrentiels pour le transport transfrontalier avantagera beaucoup certains exportateurs canadiens. Que pensez-vous de ce problème?

M. Friars: Nous sommes avant tout un pays commerçant. Nous importons trois fois plus de produits des États-Unis que nous en exportons vers ce pays. Nous devons être compétitifs sur le marché nord-américain. À mon avis, le transporteur a comme rôle d'aider l'expéditeur et le manufacturier à acheminer des produits vers le marché. Que les revenus du CP diminuent ou non à cause de cela, je suppose que cette société ferroviaire pourrait trouver des façons ou des moyens de réduire ses coûts ou de devenir plus efficace; ainsi, elle pourrait régler ce problème. Ses profits pourraient ne pas être aussi élevés. C'est ce que je pense. Il n'en demeure pas moins que nous devons rester concurrentiels sur ce marché du Sud. Il faut être concurrentiel; par conséquent, vous ne pouvez pas subventionner un réseau de transport inefficace, mais sans subvention, on ne se servirait pas du réseau pour transporter nos produits. Si nous n'expédions pas nos produits, le chemin de fer devient inutile.

Le sénateur Stewart: Ils diront qu'ils sont très efficaces mais le problème est...

M. Friars: Alors, ils n'ont rien à craindre.

Le sénateur Stewart: ... qu'il n'y a pas de relation réciproque. Ils devront obéir à certaines règles, tandis que leurs concurrents devront obéir à d'autres règles.

Nous avons aussi entendu une version du même argument venant des entreprises de camionnage de l'Ontario. Elles ont dit qu'elles devront participer à divers programmes gouvernementaux tandis que leurs concurrents américains s'en tireront à bien meilleur compte grâce aux déductions dont ils pourront profiter. Par conséquent, les entreprises de camionnage de l'Ontario seront désavantagées sur le plan de la concurrence. Quand bien même elles seraient aussi efficaces que les Américains du point de vue technique, les Américains roulent sur des surfaces plus unies. Est-ce que j'ai raison?

M. Friars: Je ne sais pas. Prenons le cas de l'industrie du camionnage; 2 000 permis ont été délivrés jusqu'ici à des transporteurs canadiens encore en exploitation. Je ne connais pas les chiffres exacts sur le volume des marchandises transportées vers le sud par les entreprises de camionnage canadiennes, mais je suis sûr qu'on peut les obtenir. Le trafic est beaucoup plus important dans ce sens que dans l'autre. Je ne pense pas que la conjoncture actuelle, avec les changements qui se sont produits aux États-Unis, avantagera les entreprises canadiennes. Je veux parler de la Staggers Act.

Je suppose qu'on estime que les sociétés ferroviaires canadiennes peuvent devenir très efficaces. Elles devront faire face à la concurrence pour obtenir une part de ce marché et elles le feront si ce sont là les règles du jeu. Voilà notre position.

Le sénateur Stewart: J'ai ici devant moi un document rédigé en décembre 1986 par la firme de conseillers Transmode Consultants Inc. qui analyse l'incidence de la réforme proposée de

[Text]

their discussion of the impact of American carriers on Canada, they make the point that there is in a sense a structural advantage in favour of the American carriers, particularly in Ontario and to some extent in Quebec and British Columbia. Expansion of their operations into southern Ontario, for example, is really quite a natural projection of the business they now do, whereas Canadian carriers in that part of Canada are not reaching into an area where, even if all the regulations are identical, it would be as economically attractive for them.

They conclude that Canadian carriers do not have a similar advantage in Ontario since U.S.-based carriers can effectively access most of this market from their terminals near the border. As they are allowed free access into Ontario, therefore, larger U.S. carriers would enjoy a comparative advantage in serving LTL markets due to their ability to provide more extensive single-line services. Although some of the largest U.S. carriers have recently obtained operating authorities to enter major Canadian markets, there are still many others who are likely to extend their services into Canada once entry is deregulated.

Perhaps this does not make any difference to you association. Perhaps what concerns your association is that it get efficient service at the lowest possible price. Perhaps in a sense you are indifferent to whether it is a Canadian carrier or a U.S. carrier. Is that correct?

Mr. Friars: No, I do not think it is true. I think we would always prefer the Canadian carrier if we could get the same level of service, price, and so on. I think in that particular question, as it is now set out in the bill, it is five years for a reverse onus. This is a disappointment to us, because we felt it should not be there.

I also understand there is a review mechanism before it would be done away with. I guess there is a protection there. I think we will have time to see what happens in this case with respect to trucking.

Mr. Wiersma: I would like to add to what was said earlier. We perhaps would challenge the results of the study. If Canadian carriers have been very competitive in the U.S. since the Staggers Rail Act was initiated there, why would they not maintain a competitiveness in their home base? After they have advanced their—

Mr. Buller: One of the things you have to remember is that the Canadian carriers have been developing their traffic lanes

[Traduction]

la réglementation sur le camionnage extra-provincial. Dans la partie du document traitant de l'incidence des transporteurs américains sur les entreprises canadiennes, les auteurs font remarquer que les transporteurs américains jouissent d'une certaine façon d'un avantage structurel, en particulier en Ontario et dans une certaine mesure au Québec et en Colombie-Britannique. L'expansion de leurs activités dans la région du sud de l'Ontario, par exemple, est un prolongement tout à fait naturel du genre d'affaires qu'ils conduisent aujourd'hui, tandis que les transporteurs canadiens dans cette région du Canada ne sont pas encore arrivés au point où, même si les règlements étaient les mêmes partout, cela présenterait autant d'avantages économiques pour eux.

Les auteurs concluent que les transporteurs canadiens n'ont pas le même avantage en Ontario étant donné que les transporteurs américains peuvent accéder avec efficacité à ce marché à partir de leurs terminus situés près de la frontière. Comme on leur permet d'entrer librement en Ontario, les gros transporteurs américains auraient donc un avantage comparatif dans le secteur des chargements partiels parce qu'ils peuvent offrir des services à voie unique sur un plus grand espace. Même si certains des plus gros transporteurs américains ont récemment obtenu des permis d'exploitation leur permettant d'accéder aux principaux marchés canadiens, il reste encore beaucoup d'autres transporteurs qui pourraient étendre leurs activités au Canada advenant le cas où l'entrée au Canada serait déréglementée.

Cela n'est peut-être pas très important pour votre association. Peut-être que tout ce qui importe aux membres de votre association, c'est d'obtenir le meilleur service au plus bas prix possible et que, d'une certaine façon, cela leur importe peu que le transporteur soit canadien ou américain. Est-ce que j'ai raison?

M. Friars: Non, je ne pense pas que vous ayez raison. Je pense qu'à service égal, à prix égal et ainsi de suite, nous allons toujours continuer de préférer le transporteur canadien. Sur cette question, je tiens à faire remarquer que, de la façon que cela est écrit dans le projet de loi, la période de transition durant laquelle on appliquerait le critère selon lequel c'est à l'opposant plutôt qu'au demandeur qu'incombe dorénavant le fardeau de la preuve en matière d'admission dans l'industrie serait de cinq ans. Cela nous déçoit parce qu'à notre avis cela ne devrait pas être là.

Si je comprends bien, un mécanisme de révision est également prévu avant qu'on n'abandonne définitivement ce critère. Je suppose qu'il s'agit là d'une mesure de protection. Je pense que nous aurons le temps d'en voir les effets sur l'industrie du camionnage.

M. Wiersma: Je voudrais ajouter quelque chose à ce qui a été dit précédemment. Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec les résultats de l'étude. Si les transporteurs canadiens ont été très concurrentiels aux États-Unis depuis l'entrée en vigueur de la Staggers Act dans ce pays, pourquoi ne continueraient-ils pas de l'être dans leur propre pays? Après qu'ils ont...

M. Buller: Il ne faut pas oublier que les transporteurs canadiens ont pris beaucoup d'expansion aux États-Unis depuis

[Text]

in the United States since 1980. They are well entrenched in the volumes they have already. The American carriers are going to have a hard time getting the traffic away from them now.

I would also question the point where the Canadian carriers are saying they are not as competitive as the American carriers. In the majority of the states you can only handle the 42,000-pound payloads or 44,000 pounds maximum if you have special aluminum carriers. The Canadian carriers on a large trailer can get up to around 110,000-pound payloads to the border crossings. There is twice the efficiency right there.

Senator Stewart: Have you seen the report to which I refer?

Mr. Wiersma: We are familiar with it.

Senator Stewart: You dispute its findings.

Mr. Wiersma: We challenge the findings.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I think this is all I plan to ask.

The Chairman: Are there any final questions?

Senator MacDonald: I have the same question Senator Spivak asked with regard to page 2 of your brief that where there is an imposed public duty, etc., the railway should receive full compensation for operational . . .

You are simply supporting what is in the act. It is unclear here whether this is a new suggestion or whether that which is here, with respect to that which would cause a subsidy to be claimed . . . You are satisfied with these provisions. I just do not know whether you—

Mr. Wiersma: We support the cost management principle in that sense. Therefore we support the act. We are just restating the fact that railways need the right to manage their costs.

Senator MacDonald: I cannot find it, but when the Minister was before us he made reference to it. Maybe you could tell me where it was. He made a reference to the fact that for the first time, this bill gives effect to the opportunity to replace a broken-down railway line with an all-weather highway under certain circumstances. This is the first time that authority for this money has been . . . I do not know where it is. I cannot find it.

Mr. Buller: Yes, there is a section in the act that relates to it. You can receive compensation from the government for considering the abandonment of a railway line.

Senator MacDonald: In regard to the Canadian National, would it be fair to say that your position is that it should be run simply as a business enterprise and if the government for some reason wanted them to maintain some uneconomic lines, they should pay for it?

[Traduction]

1980. Ils sont bien implantés dans les secteurs qu'ils contrôlent déjà. Les transporteurs américains vont trouver très difficile de leur arracher la part qu'ils détiennent.

Je me demande également si les transporteurs canadiens ont raison de dire qu'ils ne sont pas aussi concurrentiels que leurs homologues américains. Dans la plupart des États, la charge utile maximum permise est de 42 000 livres, ou 44 000 livres si vous avez des camions spéciaux en aluminium. Les transporteurs canadiens peuvent transporter sur une grosse remorque des chargements pouvant aller jusqu'à 110 000 livres environ jusqu'à la frontière. Juste là, ils sont deux fois plus efficaces.

Le sénateur Stewart: Avez-vous lu le rapport dont je parle?

M. Wiersma: Oui, nous le connaissons bien.

Le sénateur Stewart: Vous n'êtes pas d'accord avec les conclusions.

M. Wiersma: Effectivement, nous mettons en doute les résultats.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à demander.

Le président: Y a-t-il d'autres questions pour finir?

Le sénateur MacDonald: Je voudrais poser la même question que celle qu'a posée le sénateur Spivak au sujet de ce que vous dites à la page 2 de votre exposé lorsque vous mentionnez que, lorsque des droits publics sont imposés, etc., les sociétés ferroviaires devraient recevoir pleine compensation pour . . .

Tout ce que je veux dire, c'est que vous êtes d'accord avec ce qu'il y a dans la loi. Il n'est pas clair ici s'il s'agit d'une nouvelle proposition ou pas ou si ce qui est écrit là, relativement aux raisons qui pourraient être invoquées pour demander une subvention . . . Vous êtes satisfaits des dispositions. Je ne sais vraiment pas si vous—

M. Wiersma: Nous sommes en faveur du principe de la gestion en fonction du prix de revient dans ce sens-là. Par conséquent, nous sommes d'accord avec la loi. Nous voulons seulement répéter que les sociétés ferroviaires doivent pouvoir contrôler leurs coûts.

Le sénateur MacDonald: Je ne peux pas le trouver, mais je me rappelle que, lorsque le Ministre s'est présenté devant nous, il en avait fait mention. Peut-être que vous pourriez me dire où cela se trouve. Il a signalé le fait que c'est la première fois qu'un projet de loi prévoit la possibilité de remplacer dans certains cas une ligne de chemin de fer abandonnée par une route praticable toute l'année. C'est la première fois que le pouvoir d'affecter des sommes a été . . . Je ne sais pas où cela est écrit; je ne peux pas le trouver.

M. Buller: Oui, il y a bien un article dans la loi qui se rapporte à cela. Vous pouvez obtenir une compensation du gouvernement si vous songez à abandonner une ligne de chemin de fer.

Le sénateur MacDonald: En ce qui concerne le Canadian National, serait-il juste de dire que vous êtes d'avis que la société devrait être gérée comme toute autre entreprise commerciale et que si le gouvernement voulait, pour une raison

[Text]

Mr. Buller: Yes, this is correct.

Senator Macdonald: Will you go a step further? Would you have any objection or would you think it would be wise for the government to sell the Canadian National and to privatize it?

Mr. Buller: We have really not addressed it in our committee. I feel we would have no objection to the privatization of the Canadian National.

Senator Macdonald: However, we are looking at the fact that the Canadian National was constructed originally to unify the country. Not only that, but if my memory serves me right, the route followed in Nova Scotia and New Brunswick was the route of the old International Railway, I believe 200-and-some miles further north, and that was to keep it as far away as possible from the American border in days when we were not as friendly with the United States as we are today.

Mr. Friars: I think we would look upon the railway as a means of moving goods, and to some degree people, but there has been a big change since it was originally constructed. There are different transportation methods.

I think if you look at Air Canada and what has happened over the years that it was the only carrier, it was needed and it was necessary to establish communications across the country. I think you have seen the development of all the feeder lines, which are very effective, have done a very good job; they understand regional problems and are set up then to service those regions. I personally feel they do a better job than a national carrier coming in and providing token service, if you want to call it that.

I see the same thing has happened with respect to the railway. I do not think the mandate is there that was originally in place. I do not see any fear or danger that the country is going to disintegrate or break up if the railway is not unified right across Canada.

Senator MacDonald: Somebody said recently that now that we are in danger of being culturally annexed by the United States, the only thing that ties us together as Canadians is the CNR-funded debt.

Some hon. senators: Oh, oh!

Senator Stewart: There is another question I ought to have asked and it is a very different kind of question. You reaffirmed your support for the two bills but when you come to talk about why you reaffirmed your support, you concentrate on rail transportation and motor vehicle transport; you do not say anything about air transportation. Should I conclude, then, that this is not an area on which you have done intensive study

[Traduction]

quelconque, qu'elle continue d'exploiter certaines lignes non rentables, alors il devrait payer pour cela.

M. Buller: Oui, vous avez raison.

Le sénateur MacDonald: Êtes-vous prêt à aller plus loin? Auriez-vous une objection à ce que le gouvernement vende le Canadien National à des intérêts privés ou pensez-vous que le gouvernement aurait raison d'agir de la sorte?

M. Buller: Nous n'avons pas réellement examiné cette question dans notre comité. À mon avis, le comité ne verrait pas d'objection à ce que le gouvernement privatise le Canadien National.

Le sénateur MacDonald: Il ne faut toutefois pas oublier que le Canadien National a été créé à l'origine pour unifier le pays. Non seulement cela, mais si ma mémoire est bonne, la portion du réseau en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick était la route de la vieille International Railway qui passait, si je me rappelle bien, à 200 et quelques milles au nord, et que cela visait à la garder aussi loin que possible de la frontière américaine à une époque où nous n'étions pas en aussi bons termes avec les États-Unis que nous le sommes aujourd'hui.

M. Friars: Je pense qu'il faut continuer de considérer le chemin de fer comme un moyen de transporter des marchandises et dans une certaine mesure des passagers, mais le monde a beaucoup changé depuis que le chemin de fer a été construit. On peut maintenant utiliser d'autres modes de transport.

Si on prend le cas d'Air Canada par exemple et si on regarde ce qui s'est produit au cours des années où cette société était le seul transporteur aérien, il fallait absolument une société comme celle-là à ce moment-là et elle était nécessaire pour établir des communications partout au pays. Si on regarde toutes les lignes de raccordement qui ont été établies et qui sont très efficaces, il faut bien admettre qu'Air Canada a fait du bon travail; ses gestionnaires ont compris les problèmes des régions et établi des lignes en conséquence pour servir les différentes régions. Personnellement, je pense qu'Air Canada donne un meilleur service que celui que donnerait un transporteur national qui arriverait et offrirait un service purement symbolique, si on peut s'exprimer ainsi.

Je vois que la même chose s'est produite dans le cas de la compagnie de chemin de fer. À mon avis, son mandat a changé depuis qu'elle a été créée. Je ne vois rien qui pourrait nous faire craindre que le pays se désintègre ou se disloque si le chemin de fer n'est pas unifié d'un bout à l'autre du pays.

Le sénateur MacDonald: Quelqu'un a dit récemment que maintenant que nous risquons d'être annexés sur le plan culturel par les États-Unis, la seule chose qui nous unit comme Canadiens, c'est la dette consolidée du CN.

Des voies: Oh, oh!

Le sénateur Stewart: Il y a une autre question que je voudrais poser, mais d'un genre très différent. Vous avez réaffirmé votre appui aux deux projets de loi, mais quand vous mentionnez les raisons qui justifient votre point de vue, vous ne parlez que du transport par chemin de fer et du transport par véhicule automobile; vous ne dites rien du transport par avion. Dois-je en conclure que c'est un domaine que vous n'avez pas exploré à

[Text]

and consequently you are not anxious to volunteer a comment at this time?

Mr. Buller: We have had great difficulty within our committee to get a position on the air. Really, I would just have to say I think the position of our committee is that we would have to leave it up to other groups to comment on that. We have no position on it.

Senator Stewart: Now, that is a very intriguing answer. Without identifying the sources of disagreement, could you . . . ?

Mr. Wiersma: I do not think our chairman is in disagreement; it has not been an area of study in our committee. Our members have been primarily concerned with rail, truck and marine, and those are the areas of legislation we have concentrated on. We are endeavouring to spend more time on rail, but it has not been an area of concentration, so it is from that point of view and perspective that we are not commenting.

Senator Stewart: All right, so that your support for Bills C-18 and C-19 is really concentrated on parts III and IV. You probably also support part VI on commodity pipelines, but you do not want to go back into part II on air transportation. Fair enough.

Mr. Buller: Mr. Chairman, I think there was a comment which came up earlier before this committee about the potential savings that could be derived out of the new deregulation, and that quote came from the Canadian Manufacturers' Association. I would just like to ask Don Wiersma to address it, if possible.

Mr. Wiersma: Mr. Chairman, I think in the shipping community it is sometimes perceived that manufacturers have little concern about the viability of carriers. That is far from the truth. A manufacturer likes to work with a reliable carrier. They go together, hand and glove. When we say we strive for lower transportation costs, we do not mean this to be exclusively and only at the expense of the carrier. We believe this will force efficiency measures which will enable him to operate at a lower cost and thereby pass along some of those savings to the shipper. We believe this is borne out in the Staggers experience.

From some very factual data, over a five-year period the U.S. economy built up a savings of something like \$13 billion on air, marine, truck and rail. They expressed this in terms of logistics costs being a percentage of the gross national product. This was reduced by something like 2.6%. In the CMA brief we said that if we want to make that analogy in Canada, we have no other yardstick to go by. Perhaps that assumption is a little rich because we have already had some deregulation in Canada. The analogy is that it would mean something like \$12 billion or \$13 billion could be saved in the transportation

[Traduction]

fond et que, par conséquent, vous ne tenez pas beaucoup à aventurer une observation sur le sujet à ce moment-ci?

M. Buller: Nous avons eu beaucoup de mal à faire l'unanimité au sein de notre comité sur cette question du transport aérien. À vrai dire, je peux seulement dire que je pense que le comité dont je fais partie est d'avis qu'il faudrait laisser à d'autres groupes le soin de faire des commentaires sur cette question. Nous n'avons pas de point de vue bien arrêté sur le sujet.

Le sénateur Stewart: Bon, c'est une question qui nous intrigue beaucoup. Sans mentionner les sources de désaccord, pourriez-vous . . . ?

M. Wiersma: Je ne pense pas que notre président soit en désaccord; cette question n'a pas été abordée dans notre comité. Les membres de notre comité se sont surtout préoccupés des questions concernant les secteurs du transport par chemin de fer, par camion et par bateau et des aspects de la loi se rapportant à ces questions. Nous allons nous efforcer de passer plus de temps sur la question du transport par chemin de fer, mais comme nous avons à peine effleuré le sujet jusqu'ici, nous ne formulerons pas de commentaires.

Le sénateur Stewart: Donc, votre appui aux projets de loi C-18 et C-19 se limite en fait aux parties III et IV. Vous êtes aussi probablement d'accord avec la partie VI sur les produits, mais vous ne voulez pas vous avancer à faire de commentaires sur la partie II concernant le transport aérien. Est-ce que je me trompe?

M. Buller: Monsieur le président, je pense qu'on a déjà parlé un peu plus tôt devant ce comité des économies possibles que la nouvelle déréglementation permettrait de réaliser et que c'est un membre de l'Association des manufacturiers canadiens qui avait tenu ces propos. Je veux seulement demander à Don Weirisma d'élaborer un peu sur le sujet, si cela est possible.

M. Wiersma: Monsieur le président, je crois que les expéditeurs ont parfois l'impression que les manufacturiers se soucient peu de la viabilité des entreprises de transport. C'est loin d'être la vérité. Les fabricants aiment travailler avec des transporteurs fiables, et les intérêts des uns et des autres sont intimement liés. Nous essayons d'obtenir une diminution des coûts de transport, mais nous ne pensons pas que les transporteurs doivent être les seuls à en faire les frais. Nous croyons qu'en étant obligés d'adopter des mesures d'efficacité, les transporteurs pourront réduire leurs frais d'exploitation et donc faire profiter les expéditeurs des économies réalisées. À notre avis, la *Staggers Act* confirme ces observations.

D'après des données très sûres, l'économie américaine a, sur une période de cinq ans, réalisé des économies d'environ 13 milliards de dollars dans le domaine du transport aérien, routier, maritime et ferroviaire. Ce montant représente les frais logistiques exprimés en pourcentage du produit national brut, lesquels ont été réduits d'approximativement 2.6 p. 100. Dans le mémoire de l'Association des manufacturiers canadiens, nous avons dit que nous n'avions pas de point de repère nous permettant de faire une estimation semblable au Canada. En fait, ce n'est pas tout à fait exact, car nous avons déjà eu une certaine déréglementation au pays. L'économie correspondante

[Text]

industry. We believe it is a real target to go for and will really benefit Canada.

Senator MacDonald: If you are saying all this money could be saved by a more efficient operation, it means at present they are getting an inefficient operation. How would you go about improving it?

Mr. Wiersma: By these very measures.

Senator MacDonald: Give me an example.

Mr. Wiersma: In the trucking industry there is a lot of back-haul and trucks running around the country empty. We believe it needs to be eliminated. In the U.S. experience, there was a lot more planning on moving goods. Some of those logistics costs are in terms of inventory. People are able to carry lower inventory in warehouses or terminals because the movement of goods is planned more efficiently. It is a saving. A manufacturer is always looking at ways to reduce his inventory costs. This is a way of doing it. The U.S. experience has demonstrated that.

Senator MacDonald: I do not understand why the carriers must be forced into making a more efficient operation. Why do they not do it now? Why have they not done it?

Mr. Wiersma: The competition is not there. They can impose a rate and there is no one to challenge that rate. Therefore it is paid. Once your costs are under attack, you look at how you can do things better to stay in the business. That is what it is all about. I do not see that I have been inconsistent here.

The Chairman: Thank you very much for your presentation. Shall we have a recess for about five minutes?

PAUSE

The Chairman: I call the meeting to order. We have with us for the last witness today Mr. J.D. Howe, Public Interest Research.

Mr. J. Donald Howe, Representative, Public Interest Research: Thank you, Mr. Chairman. Senators, I am very pleased to have the opportunity to talk with you about a rather different aspect of transportation and the legislation than the one you have been accustomed to hearing. I have prepared a short submission along with some supporting materials and I have a statement which I propose to read. It is very brief and I hope it will give rise to lots of questions.

A bright future for the Canadian federation surely depends upon whether the federal and provincial governments can agree on an effective national development strategy. This strategy must not only ensure sufficient industrial diversification and economic growth for Canada, it must also ensure that each province and territory will share in this growth.

[Traduction]

qui pourrait être réalisée dans l'industrie du transport s'élèverait donc à 12 ou 13 milliards de dollars environ. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un but qui mérite d'être poursuivi et que le Canada en bénéficierait grandement.

Le sénateur MacDonald: Si, selon vous, de telles sommes peuvent être économisées en augmentant l'efficacité, c'est que cette efficacité actuellement n'existe pas. Comment vous y prendriez-vous pour améliorer la situation?

M. Wiersma: En adoptant les mesures dont nous venons de parler.

Le sénateur MacDonald: Donnez-moi un exemple.

M. Wiersma: Dans le camionnage, il y a beaucoup de véhicules qui circulent sans chargement à l'aller ou au retour. C'est une pratique à laquelle nous croyons qu'il faut mettre fin. Aux États-Unis, le transport des marchandises fait l'objet de bien plus de planification. Les frais de stockage font partie des frais de logistique: en planifiant le transport des marchandises de façon plus efficace, il est possible de réduire les stocks dans les entrepôts et dans les gares, ce qui entraîne des économies. Les manufacturiers sont toujours à l'affût de moyens leur permettant de réduire les frais de stockage. En voilà un. L'expérience des États-Unis le prouve.

Le sénateur MacDonald: Je ne comprends pas pourquoi il faudrait obliger les transporteurs à exercer leurs activités de façon plus efficace. Pourquoi ne le font-ils pas maintenant? Pourquoi ne l'ont-ils pas fait avant?

M. Wiersma: Parce qu'ils n'ont aucune concurrence. Ils peuvent imposer un tarif sans que personne n'offre mieux. Alors, on leur donne ce qu'ils demandent. Lorsqu'on remet vos coûts en question, vous cherchez un moyen d'améliorer votre façon de procéder pour continuer de faire des affaires. C'est de ça qu'il s'agit. Il me semble que ce que j'ai dit se tient.

Le président: Je vous remercie de votre exposé. À présent, nous allons faire une pause de cinq minutes.

PAUSE

Le président: La séance est ouverte. Notre dernier témoin aujourd'hui est monsieur J.D. Howe, du Groupe de recherche d'intérêt public.

M. J. Donald Howe, représentant, Groupe de recherche d'intérêt public: Merci, monsieur le président. Messieurs les sénateurs, je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous parler d'un aspect du transport et du projet de loi, qui est assez différent de celui dont on vous a entretenus jusqu'à présent.

J'ai apporté avec moi un court mémoire que j'ai rédigé ainsi que de la documentation, et j'ai également un texte que je me propose de vous lire. Il est très bref et j'espère qu'il suscitera de nombreuses questions. Pour que l'avenir de la fédération canadienne soit favorable, il faut que les administrations fédérale et provinciales s'entendent sur une stratégie nationale de développement qui soit efficace. Cette stratégie doit non seulement avoir pour résultat une diversification suffisante de l'industrie et la croissance de l'économie canadienne, mais aussi assurer

[Text]

Over the past 30 years successive federal governments have been unable to formulate an effective strategy. Another federal initiative is currently underway. Steps are being taken to establish new development agencies in Atlantic and western Canada and in other parts of the country. In addition, the federal department responsible for regional development is being subject to another major reorganization. These efforts, like those that preceded them, are bound to end in failure. But while the responsibility for failure must rest with the Cabinet, the blame lies largely with the federal mandarin. Ample proof of this assertion is to be found in the fate of Canada's railways.

One of the keys to an effective strategy is fast, reliable and inexpensive transport services for the intercity shipment of general freight. Over the long distances that separate many Canadian urban centres, these requirements can mean only one thing: Canada's intercity railway system must be substantially upgraded. But the exact opposite has taken place over most intercity railway links. Moreover, it was the federal transportation legislation introduced 20 years ago that largely contributed to their decline. And now Bill C-18, the National Transportation Act of 1987, will finish many of them off. Within 10 years, Canada's railways will amount to nothing more than a few appendages of the United States' railway system.

The federal mandarin exercise direct or indirect control over most of the country's policy research resources for resolving major policy issues from the standpoint of the public interest. However, there is absolutely no evidence to suggest the mandarin has ever ordered a serious examination of the railway potential for providing intercity freight services. Without such information about the railway potential, they could have no basis for recommending an effective national development strategy.

On the other hand, there is much evidence to suggest a free trade policy which would obviate the need for intercity railway development has been high on the mandarin's agenda for more than three decades. Thus, the mandarin did not use their power over the public policy resources to inform Cabinet about an alternative national development strategy that gave objective consideration to the railway potential. Instead they used their power to convert successive transport and other Cabinet Ministers—Liberal and Progressive Conservative alike—to their own preconceived views about the future. Therefore, one can state categorically that the mandarin usurped the authority of Parliament in shaping public policy.

[Traduction]

que chaque province et chaque territoire participe à cette croissance.

Au cours des 30 dernières années, les gouvernements fédéraux qui se sont succédés au pouvoir n'ont pas été en mesure d'élaborer une telle stratégie. Actuellement, une autre initiative fédérale est à l'étude. On a pris des mesures pour créer de nouveaux organismes de développement dans les provinces de l'Atlantique, dans l'Ouest canadien et dans d'autres parties du pays. En outre, le ministère fédéral chargé du développement régional fait l'objet une fois de plus d'une réorganisation en profondeur. Ces démarches, comme celles qui les ont précédées, sont vouées à l'échec. Bien que ce soit le Cabinet qui doive assumer la responsabilité de cet échec, ce sont principalement les mandarins fédéraux qui doivent en porter le blâme. Le sort des chemins de fer canadiens en est une preuve flagrante.

Des services rapides, fiables et peu coûteux pour le transport interurbain des marchandises générales constituent un des éléments essentiels d'une stratégie efficace. Étant donné les longues distances qui séparent un bon nombre de centres urbains canadiens, cela signifie une chose et une seule: le réseau de chemins de fer qui relie les villes canadiennes doit être amélioré de façon marquée. Or, c'est exactement le contraire qui s'est produit pour la plupart des lignes interurbaines de chemin de fer. De plus, ce sont les lois fédérales en matière de transport adoptées il y a 20 ans qui ont en grande partie contribué à leur déclin, et le Projet de loi C-18, la Loi nationale concernant les transports de 1987, les achèvera. D'ici 10 ans, les lignes de chemin de fer canadiennes ne seront plus que quelques prolongements du réseau américain.

Les mandarins fédéraux ont une mainmise directe ou indirecte sur la plupart des ressources nationales consacrées à la recherche concernant les principales questions d'intérêt public. Or, il n'existe absolument aucune indication selon laquelle ces mandarins aient jamais demandé qu'on fasse un examen sérieux des possibilités offertes par les chemins de fer en matière de transport interurbain des marchandises. En l'absence d'information sur ces possibilités, ils n'ont aucun fondement sur lequel s'appuyer pour recommander une stratégie nationale de développement qui soit efficace.

En revanche, il existe de nombreuses indications selon lesquelles, depuis plus de 30 ans, les mandarins placeraient dans leur ordre de priorité l'élaboration d'une politique de libre-échange qui écarterait la nécessité de développer le service de chemin de fer interurbain. Ils n'ont donc pas utilisé leur mainmise sur les ressources consacrées à la recherche en matière de politique générale pour informer le Cabinet d'une autre stratégie nationale de développement qui tiendrait compte objectivement des possibilités offertes par les chemins de fer. Au contraire, ils se sont servis de leurs pouvoirs pour amener les ministres du Transport et les autres ministres qui se sont succédés au Cabinet—les Libéraux comme les Conservateurs—à partager leurs idées toutes faites sur l'avenir. On peut donc affirmer sans équivoque que les mandarins ont usurpé le pouvoir du Parlement de déterminer la forme que doit prendre la politique générale.

[Text]

I believe the conclusion to be drawn is the federal mandarinates have far too much power over the country's research resources for resolving public policy issues. If we are ever to have a national development strategy that can resolve major public policy issues from the standpoint of the public interest, the public policy process must be reformed. More specifically, I believe it will be necessary for the standing committees of the Senate, the House of Commons, and the provincial legislatures to play a more effective role in the public policy process. I believe they could do this by ensuring the adequacy of public information about the principle alternative policy options for resolving major public policy issues. This would have to be done in all socio-economic sectors of government responsibility. Much institutional development respecting policy research and public participation in the public policy process would be involved.

Whatever the Senate might decide to do about Bill C-18, there will remain the need to establish a useful information base for the formulation of a national transportation policy. A policy planning study on the long range development of Canada's intercity freight transport system could serve as a useful starting point. I sincerely hope the committee will seriously consider the possibility of initiating such a study.

An appropriate policy planning study on intercity transport development could encourage other committees to launch long range studies for resolving major public policy issues in their respective sectors. Before too long, the federal and provincial governments might find themselves drawn together in a national development strategy that will help us make progress towards our widely accepted national goals over the years ahead.

The Chairman: Thank you, Mr. Howe. Questions? Senator Stewart.

Senator Stewart: As Mr. Howe said, his approach is very different from those we have been hearing. I would like to ask Mr. Howe if he has been following the testimony the committee has heard. If so, am I incorrect in saying that the burden of what we have been told is that the structure of the transportation system of the country should be allowed to take on new shape so as to accommodate new patterns of trade?

Historically, the transportation system was built up as the armature of a new nation, and in a sense trade developed because transportation was there. On the other hand, what is now happening is that transportation is to be adjusted to follow the patterns of trade, and these, to a very great extent, are going to be shaped by North American competitive forces. If that is a fair statement of what we have been told, does Mr. Howe think that it is an incorrect view? And if so, in what particulars does he think it is incorrect?

Mr. Howe: I do not disagree with the kind of transport development which will help enable Canadian industry to be more competitive in the United States. What I find wrong with

[Traduction]

La conclusion à tirer, à mon avis, c'est que les mandarins fédéraux ont trop de pouvoir sur les ressources nationales consacrées à la recherche concernant les questions d'intérêt public. Si l'on veut un jour disposer d'une stratégie nationale de développement qui puisse régler ces questions de façon convenable, il faut modifier le processus d'élaboration de la politique générale. Plus précisément, je crois que les comités permanents du Sénat, de la Chambre des communes et des corps législatifs provinciaux devront jouer un rôle plus décisif dans ce processus. Je considère qu'ils peuvent le faire en veillant à ce que le public soit bien informé des principaux choix qui s'offrent aux décideurs pour régler les grandes questions de politique générale, et ce dans tous les secteurs socio-économiques de responsabilité gouvernementale. Il faudra que de nombreuses transformations institutionnelles se produisent sur le plan de la recherche en matière de politique générale et de la participation du public à l'élaboration de cette politique.

Quoi que le Sénat décide au sujet du Projet de loi C-18, il sera nécessaire d'établir une base d'information utile sur laquelle appuyer l'élaboration d'une politique nationale des transports. Il serait utile de commencer par mener une étude de planification stratégique sur le développement à long terme du système canadien de transport interurbain des marchandises. J'espère sincèrement que le comité examinera sérieusement la possibilité de mener une telle étude.

La réalisation d'une étude de planification stratégique sur le développement du transport interurbain amènera peut-être les autres comités à mener des études de longue portée dans le but de régler les grandes questions d'intérêt public concernant leurs secteurs respectifs. Les gouvernements fédéraux et provinciaux se trouveraient alors bientôt réunis par l'élaboration d'une stratégie nationale de développement qui nous rapprochera, dans les années à venir, des buts nationaux que nous sommes nombreux à partager.

Le président: Merci, M. Howe. Il y a-t-il des questions? Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Comme M. Howe l'a dit, son approche est très différente de celles qui nous ont été exposées ici. Je voudrais demander à Monsieur Howe s'il a suivi les présentations faites devant le Comité. Si c'est le cas, ai-je tort de dire que ce que nous avons entendu, en substance, est qu'on devrait laisser la structure du système de transport du pays être modifiée pour qu'elle s'adapte aux nouvelles tendances du commerce?

Historiquement, le système de transport a été construit comme l'armature d'une nouvelle nation et, en un sens, le commerce s'est développé parce que les transports existaient. Par ailleurs, c'est maintenant le système de transport qui doit s'adapter aux structures du commerce qui, dans une très grande mesure, seront modelées par les forces de la concurrence en Amérique du Nord. Si cela est un bon résumé de ce qu'on nous a dit, M. Howe pense-t-il qu'il s'agit d'un point de vue erroné? Et, si c'est le cas, en quoi pense-t-il que cela est erroné?

M. Howe: Je ne suis pas contre le genre d'expansion des transports qui aidera l'industrie canadienne à être plus concurrentielle aux États-Unis. Ce qui, selon moi, ne va pas avec la

[Text]

the present policy is that there is no provision in it for the kind of railway development which would provide fast, reliable and inexpensive services between western and central Canada, between Atlantic and central Canada, and right across the federation. This seems to be breaking down under the national transportation legislation introduced 20 years, and this new legislation is merely dotting the i's and crossing the t's of the process which was already begun.

It seems to me that if there is to be industrial diversification in the Atlantic provinces, if they are to share in the industrial growth of Canada and if the same thing is to happen in the western provinces, if industrial diversification rather than primary commodities are to be a lot more important than they have been, then as a federation we should be doing this together, along with not only the transportation but also with the regional development policies which can help bring these changes about.

I believe that lots of money spent on regional development over the years in the Atlantic provinces, in the western provinces and in northern Ontario has not been very productive in terms of what was expected of it. I would say that one of the reasons for that is that we simply do not have an adequate transportation base to suit, or to meet the needs of, Canadian industry. They talk about things of immediate concern. Long-range railway policy is something they may be interested in, but they have their own problems.

I feel the federal and provincial governments ought to be taking a long-term view on this and looking at what kind of traffic could be developed if the industries were developed in the Atlantic provinces. On that basis there probably would be enough traffic to justify upgrading the railways and making the links far more effective than what can ever be achieved through highway transport given the distances.

Senator Stewart: You seem to be saying that at least in the area of transportation, economic considerations have been allowed to take priority over what one might call political considerations. You would like to see the political goals shape the transportation policy rather than the other way around, where transportation follows the development of spontaneous trade growth and then policy is adjusted to that. You seem to be thinking the way Sir John A. Macdonald thought.

Mr. Howe: Certainly the need to consider long-range development implies what you say, although I do not think it should be simply a matter of building the railway without regard to whether it is really needed or not. I believe if the proper studies are made in the context of our national goals it might well be justified many times over economically. Canadians might be a lot happier if this were so.

[Traduction]

politique actuelle est que rien n'est prévu pour le genre d'expansion des chemins de fer qui permettrait d'assurer des services rapides, fiables et économiques entre l'Ouest et le Centre du Canada, entre la région de l'Atlantique et le Centre du Canada et partout au pays. Cette expansion du transport ferroviaire semble échouer à cause de la réglementation nationale sur les transports présentée il y a 20 ans, et la nouvelle législation ne fait qu'apporter des modifications mineures au processus qui est déjà en cours.

Il me semble que s'il est pour y avoir une diversification des industries dans les provinces de l'Atlantique, si les habitants de ces provinces sont pour participer à l'essor industriel du Canada et s'il doit en être de même dans les provinces de l'Ouest, si la diversification des industries plutôt que les matières premières doit être beaucoup plus importante qu'elle ne l'a été, alors, comme fédération, nous devrions agir en ce sens ensemble, non seulement dans le domaine du transport mais aussi pour les programmes de développement régional qui peuvent nous aider à réaliser ces changements.

Je crois qu'au fil des ans les sommes considérables qui ont été consacrées au développement régional dans les provinces de l'Atlantique, dans les provinces de l'Ouest et dans le Nord de l'Ontario n'ont pas été très productives par rapport à ce qu'on en attendait. Je dirais qu'une des raisons pour lesquelles cela s'est produit est que les moyens de transport dont nous disposons ne sont pas adaptés ou ne conviennent pas aux besoins de l'industrie canadienne. Les gens parlent de choses qui les préoccupent dans l'immédiat. La politique ferroviaire à long terme les intéresse peut-être, mais ils ont leurs propres problèmes.

Je pense que les gouvernements fédéral et provinciaux devraient étudier ce problème dans une perspective à long terme et examiner quel volume de marchandises pourrait être transporté si les provinces de l'Atlantique connaissaient un essor industriel. Vu sous cet angle, il y aurait probablement suffisamment de marchandises pour justifier une amélioration des chemins de fer et pour rendre les liaisons ferroviaires beaucoup plus efficaces que ce qui pourrait jamais être réalisé avec le transport routier, compte tenu des distances.

Le sénateur Stewart: Si je comprends bien, vous dites que, du moins dans le domaine du transport, on a laissé les considérations économiques primer sur ce que nous pourrions appeler les considérations politiques. Vous voudriez que les objectifs politiques dictent la politique du transport plutôt que le contraire, où ce sont les transports qui suivent la croissance spontanée du commerce, puis on ajuste la politique à cette croissance. Vous semblez penser comme Sir John A. Macdonald le faisait.

M. Howe: Il est certain que la nécessité de tenir compte du développement à long terme suppose ce que vous dites, bien que je ne pense pas qu'il s'agisse tout simplement de construire des lignes de chemins de fer sans considérer si elles sont ou non réellement nécessaires. Je crois que si les études appropriées sont faites en fonction de nos objectifs nationaux, il se pourrait fort bien qu'un tel développement soit pleinement justifié du point de vue économique. Les Canadiens pourraient être beaucoup plus heureux si c'était le cas.

[Text]

Senator Stewart: Do you know of any country in which this approach has been taken in the 20th century? You could argue that it was taken in what became Germany in the 19th century and that a failure to adopt this approach early enough led to the collapse of czarist Russia. What about modern Germany or modern France? Do you know if the approach you are advocating has been followed there or in some other comparable country?

Mr. Howe: Certainly West Germany and France have put much more into their railways, particularly for general freight, than we have here. We have neglected general freight notwithstanding a lot of publicity about intermodal services and so on.

The distances are quite different in those countries, as you recognize. Australia is perhaps worth noting. They did put a lot of investment into their railways in the 1960s and early 1970s to upgrade the system from east to west. I think it would be rather difficult to find a duplicate for Canada anywhere.

The United States situation is certainly very different from our own. Their various regions have more people in them than the whole of Canada. They can afford to let the marketplace help determine rail development, although even there, railway technology being what it is and with the possibilities of containerization, they could make far more of it than they now do if they chose. I think there are all kinds of resistances to this kind of development. The American Trucking Association is probably one.

Canada has many unique features in terms of its demography. I believe if these were taken into account, you might find there is a need to develop the railway potential.

Senator Le Moyne: Sir, could you tell us something about what is happening in China?

Mr. Howe: I am afraid I cannot. I have not been following it.

Senator Le Moyne: They are pretty railway-minded, as you know. What about Soviet Russia?

Mr. Howe: I am not familiar with what they have been doing there either. I know their railways are important and they are trying to do a lot more with their consumer industries. Perhaps their economies will go very quickly. As that happens, I imagine they will put a lot more emphasis on the development of their railways as well as their highways. They probably cannot afford to allow what has happened in the United States and here.

The Chairman: Senator MacDonald.

Senator MacDonald: You have no difficulty getting agreement from those of us who are from the Atlantic region when you refer to growth policies over the last number of years that

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Connaissez-vous un autre pays où l'on a agi de la sorte au 20^e siècle? Vous pourriez dire que cela a été fait dans ce qui est devenu l'Allemagne, au 19^e siècle, et que la chute de la Russie tsariste est due au fait qu'on n'a pas adopté cette attitude assez tôt. Qu'en est-il de l'Allemagne et de la France actuelles? Savez-vous si l'approche que vous proposez a été suivie dans ces pays ou d'autres pays comparables?

M. Howe: Il est certain que l'Allemagne de l'Ouest et la France ont investi beaucoup plus dans leurs chemins de fer, particulièrement pour le transport des marchandises générales, que nous ne l'avons fait. Nous avons négligé le transport des marchandises générales même s'il y a eu beaucoup de publicité à propos des services intermodaux et autres.

Comme vous l'admettez, les distances sont très différentes dans ces pays. Il vaut peut-être la peine de parler de l'Australie. Dans ce pays, on a investi beaucoup dans les chemins de fer au cours des années 1960 et au début des années 1970 afin d'améliorer le système de l'est à l'ouest. Je crois qu'il serait assez difficile de trouver, ailleurs dans le monde, un pays où la situation ressemble à celle qui prévaut au Canada.

La situation aux États-Unis est certainement fort différente de celle que nous connaissons. La population de diverses régions de ce pays dépasse celle du Canada dans son ensemble. Les Américains peuvent se permettre de laisser le marché déterminer où l'expansion doit se faire dans le domaine ferroviaire, bien que, même là, compte tenu des moyens qu'offre la technologie des chemins de fer et des possibilités de conteneurisation, ils pourraient en faire beaucoup plus qu'ils le font maintenant, s'ils le voulaient. Je crois que toutes sortes d'éléments de résistance s'opposent à cette sorte de développement. L'American Trucking Association en constitue probablement un.

Le Canada possède de nombreuses caractéristiques uniques du point de vue démographique. Je crois que, si on en tenait compte, on verrait qu'il est nécessaire de développer nos chemins de fer.

Le sénateur Le Moyne: Pourriez-vous nous parler un peu de ce qui se passe en Chine?

M. Howe: Je suis dans l'impossibilité de le faire, je n'ai pas étudié la situation dans ce pays.

Le sénateur Le Moyne: Ils s'intéressent beaucoup aux chemins de fer, comme vous le savez. Qu'en est-il de l'U.R.S.S.?

M. Howe: Je ne connais pas bien ce qui s'est produit dans ce pays-là non plus. Je sais que leurs chemins de fer sont importants et qu'ils essaient de faire beaucoup dans le domaine de la fabrication de biens de consommation. Il se peut que leur économie prenne de l'essor très rapidement et, quand cela se produira, je suppose qu'ils attacheront beaucoup plus d'importance au développement de leurs chemins de fer ainsi que de leurs grandes routes. Ils ne peuvent probablement pas se permettre ce qui s'est produit aux États-Unis et ici.

Le président: Sénateur MacDonald.

Le sénateur MacDonald: Vous n'avez aucune difficulté à convaincre ceux d'entre nous qui sont originaires de la région de l'Atlantique quand vous dites que les politiques de crois-

[Text]

have not worked. If I did not use acronyms I would be here for an hour talking about everything from ADBs to DREEs to ALPs and EAPs, etc.

You made a very interesting statement. You said another federal initiative is underway currently. Steps are being taken to establish new development agencies in Atlantic and western Canada. Let us deal with Atlantic Canada. You are referring to the Atlantic Canada Opportunities Agency. They call it ACOA.

Senator Graham: Is that Gaelic?

Senator MacDonald: It is almost Gaelic.

You say the federal department for regional development is being subject to another major reorganization and these efforts are bound to end in failure.

Mr. Howe: Perhaps I am unduly pessimistic in sitting some distance away from Atlantic Canada. I am familiar to some degree with how the processes work. I would be very surprised if you do not attempt to develop the transport system, the railways in particular, to co-ordinate with the industrial diversification.

Senator MacDonald: I gather you are saying it is not just your natural pessimism. You feel it is doomed to failure largely because of an inadequate transportation base.

Mr. Howe: Yes, exactly.

Senator MacDonald: I think it is the key, but I do not want to draw this out. We are talking with this new agency on which we are pinning a lot of hopes. Do not blame it on the mandarins. This was grabbed from their arms, screaming and hollering. This was a political initiative and so was the reorganization of DRIE, because DRIE had become one of the most distrusted and hated agencies in the country. DRIE did not develop this ACOA idea for the Atlantic provinces, and we are talking about everything from training to infrastructure to entrepreneurial abilities to heaven knows what. It is covering a whole whacking number of things, in addition to assistance in business development. It is covering a whole wide field.

So it makes me horribly nervous when you doom this to failure when it is just giving birth, when it is just starting, because you say the Atlantic provinces lack an adequate transportation base. That is not the whole cause of our problem.

Mr. Howe: No, certainly it is not the only cause, but surely it is a very important factor. When the main response to transport development, given the distances again, seems to be highways and subsidies for the railways and perhaps to discourage them from abandoning what they would like to abandon, this does not seem to be the kind of development which is needed or which could become a reality.

Sir, I would like to say I should have dealt more carefully with the initiative that is going on. I realize that, in some degree

[Traduction]

sance mises en œuvre au cours des dernières années n'ont pas réussi. Si je n'utilisais pas de sigles, je pourrais vous parler pendant une heure des ADR, MEER, ALP et EAP, etc.

Vous avez fait une déclaration très intéressante. Vous avez dit qu'il y a une autre initiative fédérale à l'étude actuellement. Des mesures sont prises pour établir de nouveaux organismes de développement dans la région de l'Atlantique et dans l'Ouest du Canada. Parlons des provinces de l'Atlantique. Vous faites allusion à l'Agence des perspectives de l'Atlantique, désignée par le sigle APA.

Le sénateur Graham: Est-ce du gaélique?

Le sénateur MacDonald: C'en est presque.

Vous dites que le ministère fédéral chargé de l'expansion régionale fait l'objet d'une autre restructuration importante et que ces projets finiront par un échec.

M. Howe: Je suis peut-être trop pessimiste, car je me trouve à une certaine distance de la région de l'Atlantique. Je connais, dans une certaine mesure, comment le tout se déroule. Je serais très surpris que ces projets réussissent si vous ne tentez pas de développer le réseau des transports, celui des transports par chemin de fer en particulier, le tout coordonné avec la diversification des industries.

Le sénateur MacDonald: Je conclus que vous dites qu'il ne s'agit pas seulement de votre pessimisme naturel. Vous pensez que les projets d'expansion régionale sont voués à l'échec en grande partie parce que les transports sont inadéquats.

M. Howe: Oui, exactement.

Le sénateur MacDonald: Je crois que c'est la clé, mais je ne voudrais pas m'étendre sur ce sujet. Nous avons des entretiens avec ce nouvel organisme sur lequel nous fondons beaucoup d'espoirs. Ne jetez pas tout le blâme sur les mandarins. Ce projet leur a été enlevé, à leur corps défendant. Il s'agit d'une mesure politique tout comme l'a été la restructuration du MEIR, parce que le MEIR était devenu l'un des organismes les plus haïs et dont on se méfiaient le plus au pays. Ce n'est pas le MEIR qui a lancé l'idée de cette APA pour les provinces de l'Atlantique, et ici nous parlons d'à peu près tout depuis la formation aux infrastructures, aux aptitudes d'entreprise jusqu'à Dieu sait quoi. Les initiatives s'appliquent à une quantité énorme de choses, en plus d'aider au développement des entreprises. Le projet vise un domaine considérable.

Je suis donc très nerveux quand vous dites que ce projet échouera alors qu'il vient juste d'être créé, quand il ne fait que commencer, parce que, selon vous, les moyens de transport dont disposent les provinces de l'Atlantique sont inadéquats. Ce n'est pas la seule cause de nos problèmes.

M. Howe: Non, ce n'est certainement pas la seule cause, mais c'est sûrement un facteur très important. Quand le développement des transports, encore une fois compte tenu des distances, semble surtout se faire par l'utilisation des grandes routes et par des subventions aux chemins de fer et peut-être aussi en décourageant les gens d'abandonner ce qu'ils voudraient abandonner, cela ne semble pas être le genre de développement qui est nécessaire ou qui pourrait se réaliser.

Je voudrais dire, monsieur, que j'aurais dû apporter plus d'attention à cette initiative qui est en cours. Je réalise que, au

[Text]

at least, the provinces themselves are putting a great deal more into this initiative than had been the case previously, and I regard that as an important advance. How real it is in terms of the initiative to develop and to be funded sufficiently, I do not know yet. One does hear viewpoints on that matter, but I feel somehow the policy process should be brought out a great deal more—I am talking about the initial efforts to find out what should be done—more of that should be done and properly funded on the outside. I know this is not easy to develop. But you have your committees and one notices that in terms of available resources they are rather sparse compared with what goes on inside the bureaucracy.

Considerations like that make me wonder about this present effort. I hope it succeeds as best it can, but I believe rail development is an important element of it, if it is something that is going to receive a great deal of impetus other than what funds come from Ottawa to make it work.

Senator MacDonald: I have a very general question for you, and my final question. Of course you put pretty heavy emphasis on transportation, but I am curious to know about your reference that the Public Service having "too much power over the research resources will result in public policy issues". Now, I admit that you make the reference to transportation as one example. Are you suggesting there has been or you have noticed over the last few decades a lack of political will on the part of the elected governments to indicate clearly what their policy is and to ask these people for the options by which the things would be achieved? Are you saying the Public Service has been running this country for decades and it is getting worse: they control the sources of research, etc., they are the elite running the country?

Mr. Howe: I am saying that there is a strong element of that, which varies from one part to another and which waxes and wanes depending on the will of our political representatives. I think that this political will of our representatives needed to be supported by more independent policy research outside the government.

On the question of independence—accountability in this area is a very difficult one—but I am sure there is lots of scope for development in that respect. I think the ability of the federal and provincial governments to co-operate would make a big difference in the quality of policies that come out. I think it could be the difference between day and night if a real effort were made in that direction.

Senator Stewart: I have heard this argument made before at various times. One of the people who made it quite eloquently a long time ago was a former colleague of some of the members of this committee, Senator Maurice Lamontagne. He made this argument as justification for the establishment of the Economic Council of Canada. It was to be an independent body collecting data and doing research, and formulating pro-

[Traduction]

moins dans une certaine mesure, les provinces elles-mêmes consacrent beaucoup plus de ressources à ce projet que cela n'a été le cas auparavant et je considère qu'il s'agit d'un progrès très important. Je ne sais pas encore comment cette initiative se traduira dans la réalité sur le plan du développement et si elle aura un financement suffisant. On entend divers points de vue à ce sujet, mais je pense, pour une raison ou une autre, que le processus décisionnel devrait se faire beaucoup plus ouvertement—je parle ici des efforts initiaux pour trouver ce qui devrait être entrepris—on devrait mieux faire connaître ce projet et le financer suffisamment dès le départ. Je sais que ce n'est pas quelque chose qui peut être élaboré facilement. Mais, prenons vos comités, on se rend compte, qu'en termes des ressources, ils disposent de peu de ressources par rapport à celles dont disposent les bureaucrates.

Des considérations de cet ordre me laissent songeur au sujet de ce projet actuel. J'espère qu'il connaîtra tout le succès qu'il mérite, mais je crois que l'expansion du transport par rail en constitue un élément important, si ce projet doit recevoir tous les encouragements nécessaires, à part l'argent provenant d'Ottawa, pour qu'il réussisse.

Le sénateur MacDonald: J'ai une question d'ordre très général à vous poser et c'est la dernière que je vous poserai. Bien entendu, vous attachez beaucoup d'importance aux transports, mais je désirais en connaître plus à propos de ce que vous avez dit au sujet de la fonction publique qui possède «trop de pouvoir sur les ressources nationales consacrées à la recherche concernant les questions d'intérêt public». J'admets que vous utilisez les transports comme exemple. Est-ce que vous sous-entendez qu'il y a eu, ou avez-vous remarqué au cours des dernières décennies un manque de volonté politique de la part des élus pour faire connaître clairement leur politique et pour demander aux fonctionnaires quelles options prendre pour atteindre les objectifs? Dites-vous que la fonction publique a dirigé ce pays pendant des décennies et que la situation empire: que les fonctionnaires contrôlent les ressources de la recherche, etc., qu'ils constituent l'élite qui administre le pays?

M. Howe: J'ai dit que c'est très souvent le cas, quoique cela varie d'un secteur à un autre et selon la volonté de ceux que nous avons élus pour nous représenter au pouvoir. Je pense que la volonté politique de nos élus a besoin d'être étayée par les résultats d'une recherche politique indépendante menée en dehors de l'administration publique.

Dans ce domaine, la question d'indépendance—de responsabilité—est très délicate, mais je suis sûr qu'il y a beaucoup de possibilités à explorer. Je crois que si les gouvernements fédéral et provinciaux pouvaient collaborer ensemble, les politiques qui découleraient de cette collaboration seraient d'une toute autre qualité. Si on faisait un effort véritable, ce serait le jour et la nuit par rapport à maintenant.

Le sénateur Stewart: J'ai déjà entendu cet argument à plusieurs reprises. Une des personnes qui l'a présenté le plus éloquemment, il y a longtemps de cela, était un ancien collègue de certains membres de ce comité, le sénateur Maurice Lamontagne. Il l'a invoqué pour justifier la création du Conseil économique du Canada, lequel devait être un organisme indépendant ayant le mandat de recueillir des données, de faire de la

[Text]

posals for policy. You feel that the Economic Council has not been performing this function adequately? Has it been co-opted by the mandarin?

Mr. Howe: I do not feel it has done its job. I think that it has often taken paths, some quite consistently, I think, on free trade, for example. They have been strong promoters of that.

Again, I am not criticizing free trade, but there are alternate forms of development and I think some of their views have been highly influenced by economic theorists. I recall having a long chat with Dr. Slater when he was chairman about that very thing, and one of the first questions he asked me was where I stood on free trade, or whatever the current word was at that time. That, I think, has been one of the main themes of the Economic Council of Canada.

I think in 1977 they produced a report on regional development—I think it was called “Between Ourselves”, something of that order, and it seemed to be flogging the argument that—I do not want to disparage academic economists—but there is political economy as opposed to pure economics, which seems to make a lot more sense generally speaking, and I think they could have done a lot better had they been more concerned about what our national goals really are and had they tried to look more to the longer term.

I believe that over the past 10 years they have taken a very strong stand against increasing government expenditures because inflation was the real danger and let unemployment run its course. Surely there are alternatives within the context in which they generally set their analysis and recommendations that may have caused some forms of government spending to increase, but they might also have been a lot more productive than other kinds of spending. We might well not have had regional disparities—especially in the Atlantic provinces and the Prairies being so dependent on resource industries—and we might have done a lot more, in my view, had they been more helpful in their advice.

Senator Graham: Mr. Howe, I believe you were here yesterday when the representatives of CN were present and we discussed the declining service in areas such as Atlantic Canada, particularly Newfoundland. If I recall correctly, in response to a question I asked with respect to whether or not they would prefer to be out of a place like Newfoundland entirely, they said they would be happy to be there and provide the service providing they could recover any losses incurred from the federal Treasury. We talked about the old motto CN had that it was a responsibility as well as a business.

Do you believe CN should continue to provide what might be described as adequate service to those parts of the country, even if they provide the service at a loss? Would you consider it to be in the national interest? Would you consider it to be essential to regional development?

Mr. Howe: I believe if the railways are not going to be developed, the main intercity links across the country... Looking first at the larger centres, if they are not going to be

[Traduction]

recherche et de proposer des politiques. Êtes-vous d'avis que le Conseil économique n'a pas rempli son mandat convenablement? Qu'il se serait laissé influencer par les mandarins?

M. Howe: Je ne pense pas qu'il ait fait son travail. Je pense qu'il a souvent pris certaines orientations auxquelles il s'est tenu, comme le libre-échange. C'est une voie qu'il a fortement défendue.

Je répète que je ne critique pas le libre-échange, mais ce n'est pas la seule forme de développement. J'ai l'impression que le Conseil économique a été fortement influencé par les experts en économie théorique. Je me souviens d'une longue conversation que j'ai eue à ce sujet avec M. Slater lorsqu'il était président. Une des premières questions qu'il m'a posées à ce sujet visait à connaître mon opinion sur le libre-échange, ou enfin la façon dont on le désignait à l'époque. Il s'agit, à mon avis, d'un des thèmes préférés du Conseil économique du Canada.

Je pense qu'en 1977 ils ont publié un rapport sur le développement régional—intitulé je crois «Entre nous», ou quelque chose comme ça—et ils semblaient rabâcher l'argument selon lequel—je ne veux pas dénigrer les gens qui font de l'économie théorique—mais il y a aussi l'économie politique, qui, règle générale, est plus convaincante et je crois qu'ils auraient mieux fait de s'intéresser davantage à nos buts nationaux et au long terme.

Je crois qu'au cours des 10 dernières années, ils ont pris solidement position contre l'augmentation des dépenses de l'État parce que l'inflation était la vraie menace, ils étaient d'avis de laisser le chômage suivre son cours. Dans le contexte où s'insèrent leurs analyses et leurs recommandations, il existe sûrement des mesures qui ont fait croître certaines dépenses publiques, mais ces dernières auraient aussi pu être beaucoup plus productives que d'autres formes de dépenses. Il aurait bien pu ne pas y avoir de disparités régionales, surtout dans les provinces de l'Atlantique et des Prairies où les industries primaires sont le fondement de l'économie, et nous aurions pu faire bien plus, à mon avis, si leurs conseils avaient été plus utiles.

Le sénateur Graham: Monsieur Howe, je crois que vous étiez présent, hier, lorsque les représentants du CN ont exposé leurs vues sur la réduction des services dans des régions telles que celle de l'Atlantique, et surtout à Terre-Neuve. Si ma mémoire est bonne, ils ont affirmé, lorsque je leur ai demandé si le CN préférerait se retirer complètement de régions comme Terre-Neuve, qu'ils seraient heureux de desservir cette région si le gouvernement fédéral leur remboursait toute perte. Nous avons discuté de l'ancienne position qu'avait le CN, à savoir que les services de transport ferroviaire étaient une activité commerciale à laquelle se greffe une responsabilité sociale.

Croyez-vous que le CN devrait continuer de desservir ces régions du pays de manière, disons, convenable, même si ces services sont fournis à perte? Estimez-vous que la prestation de ces services serait dans l'intérêt national? Estimez-vous qu'elle serait essentielle au développement régional?

M. Howe: S'il n'y a pas d'accroissement des services de transport ferroviaire, à mon avis, les principaux réseaux qui relient les centres urbains du pays... Dans le cas des grands

[Text]

developed to handle general freight and we are not going to have regional development policies that contribute to industrial diversification, then it is really a matter of responding to local pressures to keep something going that will contribute to jobs being lost. In that sense there might be other ways you can spend the money rather than simply keeping the services the railways do not want to run and which people are not patronizing because they are expensive even if they are subsidized. That is one way of looking at it.

If you are going to get into development of the main intercity links and containerized traffic in a big way along with industrial development policies, then even the branch lines might well prove to be a lot more viable than they were in the past. While it is true you can put the containers on trucks and take them from a major centre a long way off into the hinterland, if the towns are going there might well be enough traffic to sustain the railway and make it worthwhile or even better, reducing the overall regional transport costs governments have to bear for the roads because you are making a go of the railway. You would be getting traffic on the railway and it would be serving places needing the service.

Senator Graham: Let me come at this in a different way. Senator MacDonald from Halifax talked about ACOA. You had made an indirect reference to it when you suggested such institutions are doomed to failure unless you have an adequate intercity transport development program and so on. The Government of Canada has invested an enormous amount of money in areas such as Eastern Nova Scotia and Cape Breton Island in this context specifically. They are giving enormous tax relief to potential investors in the area. Would you consider money given to CN to cover some losses to be an essential part of a development program for a region like Nova Scotia?

Mr. Howe: Yes, this is necessary especially in Cape Breton and parts of Newfoundland. You need the upgrading to get a reasonably high quality of service and you also need the volume of traffic to keep down your costs. In the earlier years of this kind of development, one would expect there to be more government subsidizing. But as the years go by and the development takes hold, I would imagine the deficit will diminish if not disappear completely.

Before an undertaking like that goes ahead, you want to have a very clear idea of what you are doing. This is what seems to be the initial problem. I do not believe that the federal government has really studied the issue in those terms.

Senator MacDonald: I think Mr. Howe's views are very interesting, but I have to say that the relevance of his testimony to the matter before us is something I find hard to grasp.

[Traduction]

centres, d'abord, si l'on ne prévoit pas une croissance des chemins de fer pour assurer le transport des marchandises ni de politiques de développement régional qui favoriseront la diversification industrielle, il s'agit simplement de réagir aux pressions locales visant le maintien de certains services qui compenseront la perte d'emplois. Dans cette perspective, il peut y avoir des moyens de dépenser les fonds autrement que pour maintenir des services que les sociétés ferroviaires veulent abandonner et que les citoyens n'utilisent pas parce qu'ils sont trop chers, malgré les subventions. C'est une façon d'envisager la question.

Si vous vous proposez de faire des dépenses considérables pour développer les principaux réseaux interurbains et le transport par conteneurs, et d'adopter des politiques d'expansion industrielle, même les embranchements peuvent bien s'avérer beaucoup plus viables qu'ils ne l'ont été dans le passé. Il est vrai que les conteneurs peuvent être remorqués par camions sur de longues distances, des grands centres à des villes très éloignées mais, si l'économie locale est saine, la demande de transport peut être suffisante pour permettre le maintien des services ferroviaires et pour compenser ou, mieux encore, réduire les coûts totaux que supportent les gouvernements pour le transport régional routier, parce que les chemins de fer seraient utilisés. Les chemins de fer assureraient le transport et desserviraient les endroits qui en ont besoin.

Le sénateur Graham: Permettez-moi d'aborder la question sous un autre angle. Le sénateur MacDonald de Halifax a parlé de l'Agence des perspectives de l'Atlantique. Vous en avez parlé indirectement lorsque vous avez avancé que certains organismes étaient voués à l'échec en l'absence d'un programme convenable de développement du transport interurbain et d'autres mesures. Le gouvernement du Canada a investi des sommes considérables dans des régions telles que l'est de la Nouvelle-Écosse et, particulièrement, le Cap-Breton. Le gouvernement accorde des allègements fiscaux très importants aux personnes qui se proposent d'investir dans la région. Estimez-vous que l'argent versé au CN pour compenser certaines pertes soit une mesure essentielle d'un programme de développement d'une région telle que la Nouvelle-Écosse?

M. Howe: Oui, cette mesure est nécessaire, surtout au Cap-Breton et dans certaines parties de Terre-Neuve. Il faut améliorer les installations pour fournir des services d'une qualité raisonnablement élevée et il faut aussi que le volume soit assez élevé pour restreindre les coûts. Durant les premières années d'un tel programme de développement, on peut s'attendre à ce que le gouvernement verse d'importantes subventions. Avec le temps, toutefois, lorsque le développement sera bien amorcé, je crois que le déficit serait réduit, sinon entièrement comblé.

Avant d'entreprendre un tel programme, il faut avoir bien défini la situation, c'est-à-dire la nature du problème initial. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait bien étudié la question dans cette optique.

Le sénateur MacDonald: Les vues de M. Howe sont très intéressantes, mais je dois avouer qu'il m'est difficile d'en saisir la pertinence.

[Text]

Senator Graham: Were my comments what gave rise to your conclusion, Senator MacDonald?

Senator MacDonald: No, I think you were getting some very interesting views.

Senator Graham: I was addressing myself to the paper.

Senator MacDonald: I did not come here for a transportation seminar.

Senator Graham: No, but Mr. Howe was invited here as a witness, and surely we should be prepared to question him on the basis of what he has presented to us.

Mr. Howe: With respect to Bill C-18, perhaps my testimony does not seem very relevant. But if you are concerned about what happens after the thing is passed, there is a question of what the national transportation policy means in terms of competition for the railway.

In the submission I gave you I pointed out that if you run two parallel lines, you will not get the kind of development that will increase productivity. We may have statistics to show that Canadian railways have done very well, but it is only because they have got rid of general freight and have concentrated more on coal and such commodities.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I think I understand Senator MacDonald's impatience and frustration, but perhaps I can help him a little.

It seems to me that transportation has always been a fundamental matter in the development of this country. We go back over a hundred years. When Sir John A. Macdonald developed his national policy, transportation was one of the three fundamental ingredients. Some might even argue that it was the fundamental ingredient.

Again and again, as I have heard witnesses here on this bill, I have been impressed by the fact that we often seem to be dealing with transportation in a vacuum. We want efficient, economic transportation. I keep insisting that transportation is tied into trade, but I do not get very much response on it.

I think Mr. Howe is making a legitimate point. We should not be considering transportation apart from the question of goals of national policy. We seem somehow or other to be very concerned with the means here, and we really are not talking very much about the goals or ends.

I think it is useful to have a witness like this who, even if it is only one jolt, may help us a bit. A sermon once a week may not have very much impact upon our lives for the other six days of the week, but still it may have a salutary effect upon us. I think even Senator MacDonald would concede it.

Senator MacDonald: Amen.

The Chairman: Thank you, Mr. Howe.

Honourable senators, I suggest that we adjourn and have a very short in camera meeting.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Monsieur le sénateur MacDonald, votre conclusion découle-t-elle de mes observations?

Le sénateur MacDonald: Non, je crois que vous avez sollicité des vues très intéressantes.

Le sénateur Graham: Je parlais du document.

Le sénateur MacDonald: Je ne suis pas ici pour assister à un séminaire sur les transports.

Le sénateur Graham: Non, mais M. Howe a été invité à exposer son point de vue, et nous devrions sûrement être préparés à le questionner sur le fondement de ses observations.

M. Howe: Mes observations ne semblent peut-être pas se rattacher directement au projet de loi C-18. Cependant, si l'on se préoccupe de ce qui se produira après son adoption, il faut s'interroger sur les retentissements de la politique nationale en matière de transport, sur le plan de la concurrence qu'auront à soutenir les chemins de fer.

Dans le mémoire que je vous ai présenté, j'ai signalé que si vous envisagez deux parallèles, vous n'engendrez pas un développement qui mènera à un accroissement de la productivité. Les statistiques existantes montrent que les sociétés ferroviaires canadiennes ont bien réussi, mais ces bons résultats découlent seulement du fait qu'elles ont abandonné le fret général pour se concentrer davantage sur le transport du charbon et de produits semblables.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je crois comprendre l'impatience et la frustration que ressent le sénateur MacDonald. Peut-être puis-je lui venir un peu en aide.

Il me semble que les transports ont toujours été une dimension fondamentale du développement de notre pays. Il y a plus de cent ans, lorsque Sir John A. Macdonald a élaboré sa politique nationale, il a fait des transports un des trois éléments essentiels de développement. Certains soutiendront même que cet élément était le plus important.

À maintes reprises, en entendant les témoignages sur le projet de loi, j'ai été frappé par le fait que la question des transports est souvent étudiée de façon abstraite. Nous voulons disposer de réseaux de transport efficaces et économiques. Je soutiens toujours que les transports sont liés au commerce, mais j'obtiens rarement des observations à ce sujet.

Je crois que les remarques de M. Howe sont justifiées. Nous ne devrions pas faire de distinction entre les transports et les objectifs de la politique nationale. De quelque manière, nous semblons nous préoccuper beaucoup des moyens sans vraiment nous intéresser aux objectifs ou aux fins.

À mon avis, il est bon que de telles vues nous soient exposées parce que cela peut être utile, même si cela ne se produit qu'une fois. Un sermon entendu une fois par semaine peut ne pas influencer beaucoup sur notre comportement durant les six autres jours, mais il peut néanmoins avoir un effet salutaire. Je crois que même le sénateur MacDonald en conviendrait.

Le sénateur MacDonald: Amen.

Le président: Merci, Monsieur Howe.

Messieurs les sénateurs, je propose que nous levions la séance pour nous réunir brièvement à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ontario Trucking Association:

Mr. David Bradley, Director, Economics, and Executive Assistant to the President;
Mr. Raymond R. Cope, President;
Mr. John Sanderson, Chairman of the Regulatory Overview Committee.

From Scotia Investments Ltd.:

Mr. Elwood Dillman, Group Distribution Coordinator;
Mr. James S. Cowan, Stewart, Mackeen & Covert.

From Alberta Gas Chemical:

Mr. Terry Park, Manager, Transportation;
Mr. Sam Egglestone, Senior Vice-President.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. R. Armitage, Assistant General Manager;
Mr. L. Mitton, Director, Transportation and Distribution.

From the Association des Mines de métaux du Québec Inc.:

Mr. Jean Roberge, Assistant to the Director General.

From the Canadian Manufacturers' Association:

Mr. M.J. Buller, Chairman, CMA National Transportation Committee;
Mr. H.R. Friars, Chairman, CMA Rail Committee;

Mr. Donald Wiersma, Manager, Transportation.

From Public Interest Research:

Mr. J. Donald Howe.

De l'Association des camionneurs de l'Ontario:

M. David Bradley, directeur, économie, et assistant exécutif au président;
M. Raymond R. Cope, président;
M. John Sanderson, président, Comité de révision de réglementation.

De «Scotia Investments Ltd.»:

M. Elwood Dillman, coordinateur du groupe de distribution;
M. James S. Cowan, Stewart, Mackeen & Covert.

De «Alberta Gas Chemical»:

M. Terry Park, chef des transports;
M. Sam Egglestone, premier vice-président.

De la Commission de transport des provinces atlantiques:

M. R. Armitage, directeur général adjoint;
M. L. Mitton, directeur du transport et de la distribution.

De l'Association des Mines de métaux du Québec Inc.:

M. Jean Roberge, adjoint au directeur général.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

M. M.J. Buller, président du comité national des transports de l'AMC;
M. H.R. Friars, président du Comité des transports par chemin de fer de l'AMC;
M. Donald Wiersma, directeur des transports.

De «Public Interest Research»:

M. J. Donald Howe.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Monday, July 20, 1987

Le lundi 20 juillet 1987

Issue No. 19

Fascicule n° 19

Sixth proceedings on:

Sixième fascicule concernant:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman:*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman:*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (or Frith)	Stollery

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee

Pursuant to Rule 66(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator De Bané substituted for that of the Honourable Senator Adams. (*July 15, 1987*)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen (ou Frith)	Stollery

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du Comité

Conformément à l'article 66(4), du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur De Bané substitué à celui de l'honorable sénateur Adams. (*le 15 juillet 1987*)

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,
Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, c.p., que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 20 JUILLET 1987
(33)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 19 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois. (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Cap-Breton*), Muir, Spivak, Stewart, et Stollery. (8)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: Mr. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

*Témoins:**Du ministère des Transports:*

M. R. Withers, sous-ministre;
M. C. LaFrance, sous-ministre adjoint;
M^{me} M. Bloodworth, conseiller général intérimaire;
M. J. Pringle, directeur, Politique et programmes transporteurs routiers;
M. D. J. Douglas, directeur, Délivrance de licences et certificats.

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Withers et M^{me} Bloodworth font leurs présentations, et avec leurs témoins, répondent aux questions.

Il est—

Convenu: Que les représentants du ministère des Transports reviennent devant le Comité le mercredi 22 juillet 1987 à 15 h 30 et;

Que le ministère fasse parvenir une réponse écrite aux questions des sénateurs Muir et Stollery.

A 21 h 50 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier suppléant du Comité

John Desmarais

Acting Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY JULY 20, 1987
(33)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart, and Stollery. (8)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

*Witnesses:**From the Department of Transport:*

Mr. R. Withers, Deputy Minister;
Mr. C. LaFrance, Assistant Deputy Minister;
Mrs. M. Bloodworth, Acting General Counsel;
Mr. J. Pringle, Director, Motor Vehicle;

Mr. D. J. Douglas, Director, Licensing and Certification Branch.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987 the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Withers and Mrs. Bloodworth made presentations and, along with their witnesses, answered questions.

Agreed—

That representatives of the Department of Transport be called again before the Committee on Wednesday July 22, 1987 at 3:30 o'clock p.m., and;

That the Department provide written answers to the questions raised by Senators Muir and Stollery.

At 9:50 o'clock p.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

EVIDENCE

Monday, July 20, 1987

[Text]

The Chairman: This meeting is called to order. Mr. Withers, Deputy Minister of Transport, is with us today. Go ahead, Mr. Withers.

Mr. R. Withers, Deputy Minister, Department of Transport: Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce the principal witnesses tonight from the Canadian Transport Commission and the Department of Transport. First I would like to introduce Margaret Bloodworth, who is the acting general counsel of the CTC, and Mr. Claude LaFrance, assistant deputy minister. In due course, Mr. Chairman, I will call upon both of these officials, first of all to describe the provisions of Bill C-18 with respect to air, and then to deal with some other questions which I understand you wish to put.

Our purpose tonight is to describe the air policy provisions in the legislation and to address the issues that have emerged. It would seem to me that the most important issue is the potential impact of the legislation upon safety—not only safety in the air mode, but also in trucking and rail. I would like your permission, Mr. Chairman, to address these issues briefly before calling upon Margaret Bloodworth to go through the provisions.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Withers: In the course of development of the two bills you have before you, Bill C-18 and Bill C-19, a number of issues and a number of queries have been raised in regard to the potential adverse effects of economic regulatory reform on safety. Many of the points in this debate have been based on the United States experience.

Near the end of June, there was a conference on the topic of transportation deregulation and safety at Northwestern University in Evanston, Illinois. The findings of this conference I think are very relevant to this committee's consideration of the issue. I was fortunate to be able to attend and to give a paper at that conference. I found that the issues are not only important in themselves, but indeed of quite great importance to Canada.

We expect that the published proceedings of this conference will be available by mid-August—or, given academic calendars in the summer, more likely September of this year. So I would like to take this opportunity to outline what I believe to be some of the major conclusions, based upon listening to the recordings of all the sessions on the last morning of the conference.

The purpose for which Northwestern University set up the conference was to examine how deregulation in the American airline and motor carrier industries has affected levels of safety, how it has shaped public perceptions of safety performance, and how it has perhaps altered the methods of safety management. I was asked to address the issues from the Canadian perspective, and if it is your wish, sir, I would be happy to provide copies of my remarks and of my paper to the committee.

TÉMOIGNAGES

Le lundi 20 juillet 1987

[Traduction]

Le président: La session est ouverte. Le sous-ministre des Transports, M. Withers, est avec nous aujourd'hui. A vous, M. Withers.

M. R. Withers, sous-ministre des Transports: Merci, monsieur le président. J'aimerais vous présenter les principaux témoins qui seront entendus ce soir. Il s'agit d'abord de Margaret Bloodworth, conseiller général suppléant à la Commission canadienne des Transports, et de M. Claude LaFrance, sous-ministre adjoint aux Transports. En temps et lieu, monsieur le président, ces deux personnes viendront expliquer les clauses du projet de loi qui s'appliquent au transport aérien puis répondront aux autres questions que vous désirez leur poser.

Notre but, ce soir, est d'expliquer les clauses du projet de loi qui concernent la politique du transport aérien et de présenter les différentes questions qui ont été soulevées. A mon avis, le point le plus important est l'effet éventuel qu'aura ce projet de loi sur la sécurité non seulement dans le transport aérien mais également dans le transport routier et ferroviaire. Avec votre permission, j'aimerais, monsieur le président, vous exposer brièvement ces différentes questions avant de céder la parole à Margaret Bloodworth.

Le président: Allez-y, monsieur.

M. Withers: Au cours de l'élaboration des deux projets de loi que vous avez devant vous, à savoir les projets de loi C-18 et C-19, un certain nombre de questions ont été soulevées concernant les effets néfastes éventuels de la réforme de la régulation économique sur la sécurité, plusieurs des arguments apportés ayant été basés sur l'expérience vécue aux États-Unis.

Vers la fin du mois de juin, une conférence portant sur la déréglementation du transport et la sécurité s'est tenue à la Northwestern University, à Evanston, en Illinois. Je pense que les conclusions de cette conférence s'appliquent très bien à la question présentement à l'étude. J'ai eu la chance de pouvoir assister à cette conférence et d'y présenter un exposé. Les questions soulevées sont non seulement importantes en elles-mêmes mais également très importantes pour le Canada.

On s'attend à ce que les procès-verbaux de cette conférence soient disponibles vers la mi-août, ou plutôt, à cause des vacances d'été, vers le mois de septembre prochain. J'aimerais donc profiter de l'occasion pour vous livrer le résumé des grands points qui, à mon avis, sont ressortis de cette conférence, résumé que j'ai préparé après avoir écouté les enregistrements de toutes les séances, le dernier jour de la conférence.

La conférence organisée par la Northwestern University avait pour but d'amener les participants à examiner quels effets la déréglementation de l'industrie américaine du transport aérien et du transport routier (camionnage) avait eu sur la sécurité, sur la perception de la sécurité chez les citoyens et sur les méthodes de gestion en matière de sécurité. On m'a demandé de présenter mon exposé en faisant ressortir le point de vue canadien et si vous le désirez, monsieur, je remettrai

[Text]

The Chairman: Will you distribute them now?

Mr. Withers: I do not have them here now. They are quite voluminous, and we would send them later. We have an understanding with Northwestern University not to distribute copies of papers until they have been published, which we hope will happen soon.

Given the diverse interests represented at the conference, it was not surprising to find out that there were some radically differing opinions on how all three of these safety elements have been affected by deregulation. Some of the more important conclusions were as follows. Overall, the preponderance of empirical evidence indicated there is no causal link between economic deregulation and safety performance in the United States. Secondly, some of those directly involved in the transportation services industry, especially in trucking, were of the view that the safety margin has been narrowing, but not to the point that it has reached a dangerous level.

To put that in context, I would like to quote from a presentation made by the Deputy Assistant Secretary for Policy in International Affairs of the United States Department of Transportation. He said, and I quote: "Recently a speaker at a conference similar to this one"—and he is referring to the Northwestern conference—"quoted a litany of rather disturbing statistics from a Ralph Nader-sponsored study of truck safety". He then read:

According to extensive interviews, research, and a survey of over 1,300 truck drivers throughout the country, there is a massive violation of truck safety regulations. Fifty percent of the drivers were commonly forced to exceed maximum driving limits of 10 hours; 48% were on duty for more than the maximum 70 hours in an 8-day period; 78% of the drivers admitted that they had drowsed at the wheel; 56% said that taking pep pills was common in their industry; 74% had to exceed speed limits to meet company deadlines; 36% said that they were forced to drive rigs with inadequate brakes often or more; 41% said that they were forced to drive with exhaust leakage into the cab often or more; 42% said that they were forced to drive with unsafe loads often or more.

When the speaker finished reading from the study, he asked those in attendance why this situation prevailed. One person after another rose and criticized economic deregulation, saying that the regulatory reforms brought by the Motor Carrier Act of 1980 had led to the compromising of safety by industry and

[Traduction]

avec plaisir des exemplaires de mes commentaires et de mon exposé au Comité.

Le président: Pouvez-vous les distribuer tout de suite?

M. Withers: C'est impossible puisque je ne les ai pas apportés. Ces documents sont assez volumineux; nous les ferons parvenir au Comité plus tard. De plus, nous nous sommes entendus avec la Northwestern University pour ne pas distribuer d'exemplaires des documents avant que ces derniers n'aient été publiés, ce qui, nous l'espérons, sera bientôt fait.

Étant donné la diversité des groupes représentés à cette conférence, il n'est pas surprenant que des opinions radicalement opposées sur les effets de la déréglementation sur les trois éléments de sécurité précités aient été émises. Voici quelques-unes des conclusions les plus importantes. D'abord, la prépondérance de la preuve empirique a démontré qu'il n'y a pas de lien causal entre la déréglementation économique et la sécurité aux États-Unis. Ensuite, certaines personnes directement engagées dans l'industrie du transport, particulièrement dans le transport routier (camionnage), étaient d'avis que la marge de sécurité avait effectivement été restreinte mais pas démesurément, et que cette restriction ne représentait pas un danger quelconque.

Pour bien me faire comprendre, j'aimerais citer un extrait de l'exposé présenté par le sous-secrétaire adjoint aux Affaires internationales du ministère des Transports des États-Unis. Ce monsieur a dit, et je cite: «Récemment, un conférencier qui participait à une réunion semblable à celle-ci—il parlait, bien sûr, de la conférence qui s'est tenue à la Northwestern University—«a rapporté des statistiques assez troublantes qui avaient été tirées d'un sondage sur la sécurité dans le transport routier mené par Ralph Nader». Il nous a par la suite lu ce qui suit:

Une recherche poussée avec rencontres et entrevues et un sondage effectué auprès de 1,300 routiers à travers le pays ont mené à la conclusion suivante: les règles de sécurité dans le transport routier ne sont pas respectées. Cinquante pour cent des chauffeurs interrogés sont couramment obligés de conduire pendant plus de 10 heures par jour, ce qui est la limite maximale admissible; 48 p. 100 ont travaillé plus de 70 heures au cours d'une période de 8 jours, ce qui est également la limite maximale admissible; 78 p. 100 des chauffeurs ont admis s'être déjà endormis au volant; 56 p. 100 ont affirmé que la consommation d'amphétamines était une pratique courante dans cette industrie; 74 p. 100 ont déclaré qu'ils devaient rouler à une vitesse dépassant celle permise pour pouvoir respecter les délais des compagnies; 36 p. 100 ont dit être souvent obligés de conduire des véhicules dont les freins sont défectueux; 41 p. 100 ont dit être souvent ou très souvent obligés de conduire des véhicules dont le tuyau d'échappement est défectueux causant des infiltrations de gaz dans la cabine et 42 p. 100 ont dit être souvent ou très souvent obligés de conduire des véhicules dangereusement chargés.

Lorsqu'il eut fini de lire cet extrait de l'enquête, le conférencier demanda aux personnes présentes d'exprimer leur opinion sur la raison d'une telle violation des règles de sécurité. La réponse fut unanime: la raison, c'était la déréglementation économique. Tour à tour, les gens se sont levés pour dire que la

[Text]

government. After considering all of these responses, the speaker, who was himself a member of the Nader organization, held up the study and pointed to a date printed across the front; it was 1970, 10 years before passage of the Motor Carrier Act—in other words, in a fully economically regulated environment.

One of the fundamental deficiencies in considering the issue of safety in transportation in the view of the conference I attended is the lack in all countries of complete, relevant, and reliable accident and fatality statistics. There is a need to continually monitor safety performance, and based on the results to adjust safety policies and programs so that the safety margin does not diminish.

With respect to whether post-regulatory new entrants have had a worse safety record than existing carriers, one paper concluded that this was in fact the case for the trucking industry. Another paper concluded that no such relationship was evident in the air mode. Subsequent discussions tended to refute the conclusions of the trucking paper—that is, both the data and the methodology used in the paper were deficient. While many participants still felt that carriers that face financial difficulties may be more prone to lower safety levels, it was concluded that more work must be undertaken to better identify this group and to monitor their performance so that remedial measures can be taken if warranted.

In the air mode, the increasing number of so-called near misses being reported is the result of increasing congestion at airports, arising partly from more passengers and partly from intensifying the hub-and-spoke system, and of course of the American air traffic controllers strike of 1981. With the number of controllers now reaching pre-strike levels, one of the major conclusions drawn in regard to enhancing air transport safety was that the moneys collected in the United States via their airport trust fund must be appropriated as soon as possible in order to upgrade capital investment at heavily used U.S. airports.

Now what did these conclusions mean for Canada? The first and most important implication in my view is that we should attack safety problems with safety solutions and not economic solutions. Ensuring profits through economic regulation—for example, by restricting market entry and competition—will not guarantee higher safety levels, but better safety programs and better regulations will. This is precisely what we have been doing through our strategy of developing safety and economic reforms in parallel. For example, significant safety amendments to the Aeronautics Act were passed by Parliament in June of 1985 and the uniform safety code for buses and trucks is ready to go in tandem with the economic regulatory reforms of the trucking sector. On the latter point, I would stress that

[Traduction]

réforme de la réglementation qui a résulté de l'adoption de la Motor Carrier Act en 1980 avait eu un effet néfaste sur la sécurité dans l'industrie du transport. Après avoir écouté toutes les réponses, le conférencier, qui était lui-même membre de l'organisation Nader, montra le document en pointant la date indiquée sur la page couverture: c'était 1970, c'est-à-dire 10 ans avant l'adoption de la loi, alors que tout était parfaitement réglementé.

Selon les intervenants entendus lors de la conférence à laquelle j'ai assisté, ce qui fausse le jugement pour ce qui est de la question de la sécurité dans le transport, c'est principalement le manque, dans toutes les régions, de statistiques pertinentes et fiables sur les blessures et décès imputables aux accidents dans le transport routier. Il est important d'effectuer un contrôle du respect des règles de sécurité, puis de modifier les politiques et les programmes de manière que la marge de sécurité ne diminue jamais.

En ce qui concerne la question à savoir si le dossier de sécurité des transporteurs ayant été accrédités une fois la réforme adoptée était pire que celle des plus anciens transporteurs, on a pu lire dans un document que c'était effectivement le cas dans l'industrie du transport routier, et dans un autre, qu'une telle relation de cause à effet n'avait pas été décelée dans le cas du transport aérien. Par la suite, on a plutôt eu tendance à réfuter les conclusions du document portant sur le transport routier après s'être rendu compte que les données et la méthode d'étude utilisées étaient déficientes. Comme plusieurs participants continuaient de penser que les transporteurs faisant face à des difficultés financières étaient plus enclins que les autres à abaisser leurs normes de sécurité, on en est venu à la conclusion qu'il fallait chercher à mieux cerner ce groupe, puis à contrôler sa performance pour ensuite prendre des mesures correctives au besoin.

Dans le transport aérien, le nombre croissant de cas de quasi-abordage ou quasi-collision rapportés est le résultat de l'engorgement de plus en plus marqué des aéroports dû en partie au plus grand nombre de voyageurs, en partie à l'intensification du réseau en étoile, et bien entendu, à la grève des contrôleurs aériens aux États-Unis en 1981. Maintenant que le nombre de contrôleurs aériens est revenu à la normale (nombre qui prévalait avant la grève), il importe à présent de débloquer les fonds en fiducie des aéroports afin d'accroître les investissements en matière de sécurité dans les aéroports les plus achalandés.

Qu'est-ce que cela veut dire pour le Canada? Ce qu'il faut retirer de ces conclusions, à mon avis, c'est qu'il est préférable de s'attaquer à des problèmes de sécurité en recourant à des solutions qui concernent la sécurité et non pas à des solutions économiques. Une réglementation économique—par exemple, la restriction de l'émission de permis et, par le fait même, la restriction de la concurrence—n'est pas une garantie d'un haut degré de sécurité alors que des programmes de sécurité et une réglementation améliorés le sont. C'est précisément l'objectif que nous avons tenté d'atteindre en élaborant parallèlement des réformes visant respectivement l'économie et la sécurité. Par exemple, d'importants amendements à la Loi sur l'aéronautique et qui visaient la sécurité ont été adoptés par le Parlement en juin 1985 et le code de sécurité régissant les autobus

[Text]

safety improvements for buses and trucks in the federal jurisdiction are dependent on the passage of Bill C-19.

We are not starting from scratch. Canada's highways and airways are by no means barren wastelands of unregulated activity. We already have very good safety programs in place and they are being enforced. They have given us a very good safety record and we are trying to improve them.

Canada has been gradually reducing economic regulation of the airlines and the trucking companies for a number of years. With the airlines, the government's pronouncement of May, 1984, started the process. As a result, we do not anticipate the disruption the United States experienced after its deregulation. This means less risk of companies encountering financial difficulties in cutting corners on safety. The safety risk will be minimized.

We will be targeting our air safety inspections to those carriers most likely to present risks. The provinces will be doing exactly the same in respect to the trucking.

Canada is not suffering the effects arising from airport congestion and the air traffic controller strike in the United States. The only serious potential for congestion today is at Pearson International Airport in Toronto. That congestion is on the ground site of the airport, namely at the terminals. That is why we are proceeding with the Terminal 3 project.

Another solution to ensuring safety would be to increase government funding and personnel resources—in other words, to have more inspectors at both the federal and provincial levels. That is happening and both levels of government are doing so where they have deemed it necessary within their respective jurisdictions.

We cannot hope to provide live-in inspectors for every carrier, nor should we try. As was suggested at the Northwestern conference, firstly, we should be assessing the effectiveness of our safety programs, and secondly, where programs are judged ineffective, eliminating or reducing them to reallocate resources to more effective programs. This is precisely the exercise we are undertaking now in the department to develop a more effective and comprehensive safety strategy.

Like our counterparts in the United States, we are wrestling with the problem of obtaining more comprehensive accident and fatality statistics. This is especially true in trucking. Towards this end, one of the major objectives of introducing the national safety code for trucks and buses is to collect this kind of information and to make it available to enforcement officers as well as planners.

[Traduction]

et les camions sera prêt à entrer en vigueur en même temps que la réforme de la réglementation économique du secteur routier. Sur ce dernier point, j'aimerais insister sur le fait que le renforcement des mesures de sécurité visant les autobus et les camions (mesures de juridiction fédérale) est conditionnel à l'adoption du projet de loi C-19.

On ne repart tout de même pas à zéro. L'industrie du transport routier et du transport aérien est déjà régie par de bons programmes de sécurité qu'on essaie constamment d'améliorer et qui ont permis au Canada d'être très bien coté dans ce domaine.

Depuis un certain nombre d'années, le Canada a commencé à assouplir la réglementation économique à laquelle sont assujetties les compagnies de transport aérien et de transport routier. Pour les transporteurs aériens, tout a commencé à la suite de la décision du gouvernement prononcée en mai 1984. Cet assouplissement graduel permettra, croit-on d'éviter les problèmes qu'ont connus les Américains à la suite de la déréglementation des transports aux États-Unis, à savoir, entre autres, la violation marquée des règles de sécurité par certaines compagnies faisant face à des difficultés financières. Le risque de voir le degré de sécurité diminuer sera ainsi minimisé.

Dans le cas du transport aérien, les inspections seront surtout dirigées vers les transporteurs les plus susceptibles d'enfreindre les règles de sécurité. Les provinces procéderont également de cette façon avec les transporteurs routiers.

Le Canada ne ressent pas les effets de l'engorgement des aéroports ni de la grève des contrôleurs aériens aux États-Unis. Le seul aéroport présentant à ce jour un problème potentiel d'engorgement est le Pearson International Airport de Toronto. Comme ce sont surtout les installations d'accueil qui sont engorgées, le projet de réalisation de l'Aérogare n° 3 permettra sûrement de résoudre le problème.

Une autre façon d'assurer le respect des règles de sécurité serait d'augmenter le nombre d'inspecteurs fédéraux et provinciaux. C'est exactement ce que font le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, à l'intérieur de leur juridiction respective, lorsque cela s'avère nécessaire.

Nous n'entrevoions pas la possibilité d'affecter en permanence un inspecteur à chaque compagnie de transport ni même essayerions-nous de le faire. Comme il a été suggéré à la conférence de la Northwestern University, nous devrions d'abord procéder à une évaluation de nos programmes de sécurité pour ensuite éliminer ou restreindre ceux jugés non valables et réorienter les ressources vers des programmes plus efficaces. C'est précisément ce que nous sommes en train de faire présentement au Ministère dans le but d'en arriver à une stratégie plus complète et plus efficace en matière de sécurité.

Comme nos homologues américains, nous avons énormément de difficultés à obtenir des statistiques complètes sur les blessures et décès imputables aux accidents dans le transport, surtout le transport routier. L'un des principaux objectifs lié à la mise en vigueur du code nationale de sécurité pour les camions et les autobus est justement de permettre l'obtention de telles données qui seront par la suite transmises aux planifi-

[Text]

In summary, safety will not be compromised by the economic regulatory reforms in the two bills before your committee. It will be quite the contrary; safety will be enhanced by these bills. That will be especially true in trucking and by the parallel improvements to safety regulation, to enforcement and to accident investigation which we are pursuing in every mode.

Mr. Chairman, I would like to thank you and the honourable senators for hearing us. I would be pleased to respond to any questions you may have or to invite Margaret Bloodworth to explain the provisions of C-18 with reference to our transportation.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I think it might be desirable to deal with a question or two concerning trucking and get that out of the way before we go to air transportation. As I understand the situation about jurisdiction, there are three categories: there is what you might call provincial jurisdiction over truck lines which operate only within a single province; there are the interprovincial operations of extra-provincial truck lines; and finally there are the truck lines which are extra-provincial. Under the regime which will come into effect under Bill C-19, the provincial authorities will provide whatever regulation is thought desirable for both economic and safety regulation in their area, is that correct?

Mr. Withers: Mr. Chairman, just a point of clarification. The third area is really transborder. What will basically happen is that over the next few years we shall first of all be going to a reverse-onus test which will replace the public convenience and necessity test put in by provincial licensing boards. That will give way to a reverse-onus test. Then, by 1981 or is it 1993—we changed the provision—that will then revert to a test of “fit, willing and able”. That is with respect to the economic provisions.

In respect of the safety provisions, on January 1, 1988, there will start to come into effect the national safety code for trucks and buses, which will provide a very comprehensive regime of measures—it has not existed before and even today does not in fact exist in the United States—which currently has the agreement of all the jurisdictions in Canada. A very, very significant part of that will come into effect on January 1, 1988. It will progressively come in until all the jurisdictions will have brought all the provisions in, in about 1990.

Some of the measures that are in there already exist today. Some of them will be changed—for instance, the standardized certification of the operator of licensing right across the country. There are many provisions within it. All those three classifications Senator Stewart quoted, Mr. Chairman, will there-

[Traduction]

cateurs ainsi qu'aux fonctionnaires responsables de la mise en application des programmes.

En résumé, la sécurité ne sera pas compromise par les réformes de la réglementation économique décrites dans les deux projets de loi qui vous ont été soumis. Au contraire, elle en sera même renforcée (particulièrement en ce qui concerne le camionnage), surtout qu'en même temps les mesures suivantes seront également prises, à savoir: révision des règles de sécurité, assurance du respect de celles-ci et mise sur pied d'un programme d'enquête sur les accidents dans chacun des secteurs de transport.

J'aimerais vous remercier, monsieur le président, ainsi que messieurs les sénateurs pour votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions, sinon j'inviterais Margaret Bloodworth à venir expliquer les clauses du projet de loi C-18 qui se rapportent au transport aérien.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président. Je crois qu'il serait bon d'éclaircir un ou deux autres points concernant le camionnage puis de clore cette question avant de passer au transport aérien. Si je comprends bien la situation, il existe trois catégories de juridictions: la juridiction provinciale concernant le transport par camion effectué uniquement dans la province en question, la juridiction interprovinciale, réglementant le transport à l'extérieur de la province, et, enfin, les compagnies de camionnage desservant plusieurs provinces. En vertu du régime prévu aux termes du Projet de loi C-19, les administrations provinciales devraient adopter une réglementation qui leur serait souhaitable tant du point de vue de l'économie que de celui de la sécurité, n'est-ce pas?

M. Withers: Monsieur le président, juste un éclaircissement. Le troisième cas concerne vraiment le transport transfrontalier. Essentiellement, ce qui se produira, c'est qu'au cours des prochaines années nous aurons un test d'entrée fondé sur l'inversion du fardeau de la preuve, qui remplacera les impératifs de commodité et de nécessité publiques qui avaient été posés par les organismes provinciaux délivrant les permis. Il n'en sera pas autrement. Puis, vers 1981, ou plutôt 1993—la disposition a été modifiée—il s'agira d'un test visant à s'assurer que le demandeur est «prêt, apte et disposé». Voilà pour l'aspect économique de la question.

Pour ce qui est des dispositions touchant à la sécurité, le 1^{er} janvier 1988, entrera en vigueur le code national de sécurité applicable aux camions et autobus. Ce code comprendra un train complet de mesures, sur lesquelles sont d'accord toutes les juridictions au Canada. Jamais auparavant avait-on vu pareille réglementation, même aux États-Unis. Une partie importante des règlements prévus entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1988, le reste faisant l'objet d'une adoption progressive, qui se poursuivra jusqu'en 1990, environ, année à laquelle toutes les juridictions intéressées devraient avoir adopté leurs propres règlements.

Certaines mesures prévues existent déjà, et il y en a parmi elles qui seront modifiées. Par exemple, la méthode normalisée de certification des exploitants effectuant du transport à travers le pays. Cette réglementation comporte beaucoup de dispositions. Monsieur le président, les trois catégories dont le

[Text]

fore essentially be governed by the same thing and we will have a uniform code right across the country.

Senator Stewart: Your answer, of course, goes well beyond my initial question. My question dealt with the part of the trucking industry which was strictly within one province. But I gather from what you are saying that the same kind of safety regulation will apply in the three types of trucking.

Mr. Withers: Yes.

Senator Stewart: And the same kind of economic regulation, to the extent that there is economic regulation, will also apply in the three areas.

Mr. Withers: Yes, sir, depending on, if you will, the alacrity with which the provinces come forward with their own legislation to deal with the economic part of it.

Senator Stewart: Let me mention that in the briefing book on Bill C-19 there is mention of the fact that part III of the new act applies to the intra-provincial operations of extra-provincial trucking undertakings and allows the provincial transport boards to regulate these in the same manner as local trucking undertakings. This will allow provincial discretion in implementing the trucking reforms at the intra-provincial level. That seems to be contrary to what you just said. You said that the same set of standards were going to apply in the three areas. But the briefing book says that there will be provincial discretion in implementing the trucking reforms at the intra-provincial level. Perhaps the book is outdated.

Mr. Withers: No, I may have gone a little bit too far in attempting to forecast what I think will be the practical outcome of it, sir. I think you are absolutely right that those provisions are there. I guess what I am saying is that I imagine, in view of simplicity of enforcement—and I am speaking of the safety regulations as opposed to the economic—it would not seem that a jurisdiction would want to have two sets of instructions for its enforcement forces.

Senator Stewart: This is a reasonable supposition, it is true, but is it only supposition? Is it going to be a requirement?

Mr. Withers: On their own trucking within the province, it is entirely their right to do so.

Senator Stewart: But Canada is delegating to the provincial authorities the right with regard to the interprovincial aspect of transborder trucking. They are getting something, at least by way of jurisdiction out of this, or at least a delegation out of this.

Mr. Withers: I in fact was not around then, but I think that this delegation has existed virtually since the passing of the Motor Vehicle Transportation Act many years ago.

Senator Stewart: Oh, yes, but it is being renewed by this act. You say that the national safety code is ready to go and that a significant part of it will go into effect on January 1. That sur-

[Traduction]

sénéateur Stewart a parlé seront donc essentiellement régies par le même document, et nous disposerons alors d'un code uniforme dans tout le pays.

Le sénateur Stewart: Votre réponse dépasse de loin la portée de ma question. Cette question portait sur le transport par camion effectué à l'intérieur d'une même province, et si je sais bien, le même type de réglementation de sécurité s'appliquera aux trois catégories de transport par camion.

M. Withers: Oui.

Le sénateur Stewart: Et le même type de réglementation économique, s'il y en a une, s'appliquera aussi à ces trois catégories.

M. Withers: Oui, monsieur, selon l'empressement avec lequel les différentes provinces adopteront leur propres règlements pour régir l'aspect économique.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de signaler que dans l'exposé du Projet de loi C-19, on mentionne que la partie III de la nouvelle loi s'appliquera aux activités intra-provinciales des entreprises extra-provinciales, et qu'en vertu de cette partie, les commissions provinciales de transport auront le pouvoir de régir ces dernières, de la même manière que pour les entreprises locales de camionnage. Ces dispositions accordent aux provinces la prérogative de mettre en œuvre une réforme de l'industrie du camionnage au niveau intra-provincial. Cela me semble contraire à ce que vous venez juste de dire: que les mêmes normes s'appliqueraient aux trois catégories. Oui, mais dans l'exposé du Projet de loi, il est écrit que les provinces jouiront de prérogatives pour mettre en œuvre des réformes dans l'industrie du camionnage, au niveau interprovincial. Le rapport n'est probablement plus à jour.

M. Withers: Non. Je suis peut-être allé un peu trop loin en essayant de prévoir les conséquences réelles du Projet de loi. Vous avez raison de dire que ces dispositions sont réelles. J'estime que, du point de vue de la simplicité de mise en application de la réglementation—j'entends la réglementation en matière de sécurité et non la réglementation économique—aucune administration ne voudrait se retrouver avec deux séries d'instructions différentes destinées aux responsables de la mise en application.

Le sénateur Stewart: C'est sans doute une hypothèse raisonnable, mais cela deviendra-t-il une exigence?

M. Withers: Chaque province a le droit d'intervenir dans le camionnage intraprovincial pour son territoire.

Le sénateur Stewart: Mais le gouvernement fédéral est en train de déléguer aux provinces le pouvoir de réglementer l'aspect interprovincial du camionnage transfrontalier. Elles auront plus de pouvoirs, du moins par le moyen de la juridiction qui en découlera, sinon par la délégation de pouvoirs.

M. Withers: Je n'étais alors pas au courant, mais je pense qu'à toutes fins pratiques cette délégation existe depuis l'adoption, il y a plusieurs années, de la loi sur le transport par véhicule à moteur.

Le sénateur Stewart: C'est vrai, mais elle sera réformée en vertu de la nouvelle loi. Vous dites que le code national de sécurité est prêt et qu'une partie importante de ce dernier

[Text]

prises me because it is contrary to both the complaints and the responses we heard last week. What evidence is there? I almost think that there was a meeting on Friday night and that there is a new document which we have not yet seen. What is the documentary evidence for this?

Mr. Withers: Mr. Chairman, this goes back some time. By way of example, I might—

Senator Stewart: Oh, yes, we have seen the table.

Mr. Withers:—quote some estimated compliance dates for national safety code standards by province. For example, in January 1988 the medical standards for drivers will be adopted by three jurisdictions. The dangerous goods and trainer driving course—all 12 jurisdictions. Carrier fitness entry and control criteria—all 12 jurisdictions.

Senator Stewart: Our attention was called to that table. Which provinces are the seven that will not be adopting the physical conditions? You said that three were going ahead with medical or physical . . .

Mr. Withers: Medical standards are January 1988 for Saskatchewan, Yukon Territory, and the Northwest Territories.

Senator Stewart: It is the ones that are left out that are surely more significant there.

Mr. Withers: I am in fact just quoting, Mr. Chairman, the schedule we have for the upcoming year as to the specifics. As I say, it is some time ago that we got this information. We have been working on this with the provinces and the territories for some time in what I might like to say is an absolutely splendid example of co-operation. When I talk about the people who are having the medical standards on January 1988, they are the last, sir—Saskatchewan, Yukon, and the Northwest Territories.

Senator Stewart: The others are already in? Oh, I see.

Mr. Withers: The experience we have had as we have been doing this is that some provinces and some jurisdictions have given more attention than others to specific aspects of it. The exercise was to draw together all the provisions and all the things that would be reasonable to go into a national safety code, and then get agreement that everyone would come along and accept all of them.

Senator Stewart: Is it expected that there will be a fairly large increase in the number of trucking companies after January 1 as a result of this bill?

Mr. Withers: I would not think that there will be a very, very substantial increase, personally. There may well be an increase in the number of owner-operators, if you would call them trucking companies. As for the exact forecast, I will just ask Mr. Pringle if we have any figures.

[Traduction]

entrera en vigueur le 1^{er} janvier. Cela me surprend parce que c'est contraire aux doléances et aux représentations qui nous ont été formulées la semaine dernière. Y a-t-il des preuves? Je commence à me demander s'il y a eu une réunion vendredi soir et s'il existe un nouveau document, que nous n'avons pas encore examiné. J'aimerais bien voir la documentation sur laquelle repose cette affirmation.

M. Withers: Monsieur le président, cela remonte assez loin. À titre d'exemple, je pourrais—

Le sénateur Stewart: Oui, nous avons vu le tableau.

M. Withers: . . . citer les dates auxquelles les provinces prévoient adopter les normes du code national de sécurité. Par exemple, le 1^{er} janvier 1988, trois provinces adopteront les normes médicales applicables aux chauffeurs, et les 12 juridictions commenceront les cours sur les matières dangereuses et la formation des chauffeurs. Il en va de même pour l'application des critères d'aptitude et de contrôle d'entrée dans les classes de services, qui se fera à partir de la même date pour les douze juridictions.

Le sénateur Stewart: Notre attention a été attirée sur cette table. Quelles sont les sept provinces qui n'adopteront pas les critères concernant la condition physique? Vous avez bien dit qu'il y en avait trois qui allaient de l'avant avec la question de l'examen médical ou de la condition . . .

M. Withers: L'entrée en vigueur des normes médicales se fera en janvier 1988 pour la Saskatchewan, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Le sénateur Stewart: Les provinces qui ne le feront pas sont sans doute en plus grand nombre.

M. Withers: Monsieur le président, je ne fais que citer l'essentiel du calendrier d'entrée en vigueur pour l'année prochaine. Comme je le mentionnais, nous avons ces informations depuis longtemps. Nous travaillons sur la question avec les provinces et les territoires depuis un certain temps, et je signale qu'il s'agit-là d'un bel exemple de collaboration. Lorsque je parle des administrations qui adopteront les normes médicales le 1^{er} janvier 1988, ce sont les dernières à le faire, monsieur—la Saskatchewan, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Le sénateur Stewart: Les autres l'ont déjà fait? Je vois!

M. Withers: Les audiences nous ont permis de constater que certaines provinces et certaines juridictions ont accordé une attention plus particulière que d'autres à des aspects spécifiques de la question. Il s'agissait alors de réunir, entre autres, toutes les dispositions qui pourraient raisonnablement être incorporées dans un code national de sécurité, puis de tenter d'obtenir l'accord de tous.

Le sénateur Stewart: Est-ce que l'on s'attend à un accroissement très important du nombre d'entreprises de camionnage après le 1^{er} janvier, suite à l'entrée en vigueur de la loi?

M. Withers: Je ne crois pas qu'il y aura une augmentation très importante. Il pourrait y avoir une augmentation du nombre de propriétaires-exploitants, si on peut les appeler «compagnies de transport par camion». Pour ce qui est des prévisions exactes, je vais demander à M. Pringle s'il a des chiffres à nous fournir.

[Text]

Mr. John Pringle, Director, Motor Vehicles, Department of Transport: Since 1980, Mr. Chairman, the trucking industry in Canada has approximately doubled in numbers. This is before deregulation. So we have been doing it gradually. They are already here is what I am saying. There will be an increase certainly, but it will not be as drastic as it was in the United States.

Senator Stewart: I am looking at the briefing book, page 3. It describes the reverse onus entry test; then it goes on to say that the reverse onus test allows significantly easier entry than the PC and N test. Fitness entry, on the other hand, is a significant departure from traditional practice. It allows any applicant who provides proof of compliance with predetermined fitness criteria entry into the market. I am really dealing now only with the reverse onus test, which is to allow significantly easier entry than the test that now applies. You do not expect that with that significantly easier entry there will be any great increase in the number of operators?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, the entry into the trucking industry has been substantially eased over the last seven years, as I mentioned earlier. Most of those carriers who expressed an interest to be in that business are in it now. So the new easier entry should not create a great problem as far as influx.

Senator Stewart: I see.

Mr. Pringle: The motor transport boards have been granting licences at the rate of about 95% of applications for the last seven or eight years.

Senator Stewart: What influence do you have? What can you bring to bear on tardy provincial governments with regard to the national safety code? Are you just relying on their goodwill?

Mr. Withers: Mr. Chairman, all the jurisdictions have already agreed.

Senator Stewart: In principle.

Mr. Withers: Yes, and more than that, sir, by their actions they have shown this to be a very successful endeavour.

Senator Stewart: Could you give us the dates when the various provinces will have adopted the national safety code? When will British Columbia be entirely in? When will Alberta be entirely in? What is the latest information on this?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, you would have to refer to this table, which I believe the honourable senator has.

Senator Stewart: That is still a valid table, is it?

Mr. Pringle: That still is a valid table.

Senator Stewart: All right, then there is no need to . . .

[Traduction]

M. John Pringle, directeur, Véhicules automobiles, ministère des Transports: Monsieur le président, depuis 1980, le nombre d'entreprises dans l'industrie du camionnage a pratiquement doublé. Cela se passait avant la déréglementation et c'est arrivé de manière progressive. Donc la situation n'est pas nouvelle. Il y aura sûrement une augmentation, mais pas aussi radicale qu'aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: Je jette un coup d'œil à la page 3 de l'exposé; on y décrit le test d'entrée fondé sur l'inversion du fardeau de la preuve, puis on dit qu'avec ce test, l'entrée sera plus facile qu'avec les tests ayant pour critères la commodité et la nécessité publiques. D'autre part, le test d'entrée fondé sur l'aptitude et la disposition de l'entreprise, constitue un écart important par rapport aux règles habituelles. Ce test accorde l'entrée dans la classe de services considérée, à tout demandeur qui présente une preuve de conformité aux critères d'aptitude prédéterminés. Je parle vraiment du test fondé sur l'inversion du fardeau de la preuve, qui rend l'entrée bien plus facile que les tests en vigueur à l'heure actuelle. Vous ne croyez pas qu'avec des critères moins serrés il y aura une bonne augmentation du nombre d'entreprises?

M. Pringle: Monsieur le président, comme je l'ai déjà signalé plus tôt, l'entrée dans l'industrie du camionnage a été facilitée de manière substantielle au cours des sept dernières années. La plupart des transporteurs qui avaient alors manifesté leur volonté de se joindre à l'industrie l'ont fait. Ainsi, même en facilitant davantage l'accès à l'industrie du camionnage, l'arrivée de nouvelles entreprises ne devrait pas poser de problème.

Le sénateur Stewart: Je vois.

M. Pringle: Au cours des sept ou huit dernières années, les commissions de transport ont répondu favorablement à environ 95p. 100 des demandes.

Le sénateur Stewart: Pouvez-vous exercer une influence quelconque? Que pouvez-vous faire en ce qui concerne les gouvernements provinciaux qui tardent à souscrire à l'application du code national de sécurité? Vous vous contentez de vous fier à leur bonne volonté?

M. Withers: Monsieur le président, toutes les juridictions ont déjà été acceptées.

Le sénateur Stewart: En principe.

M. Withers: Oui, et il y a bien plus, monsieur, leurs actions ont démontré le succès de leurs efforts.

Le sénateur Stewart: Vous pouvez nous donner les dates auxquelles les différentes provinces adopteront le code national de sécurité? Quand la Colombie-Britannique l'aura-t-elle complètement adopté? Et l'Alberta? Quelles sont les dernières informations là-dessus?

M. Pringle: Monsieur le président, vous devriez vous reporter à ce tableau; je crois que c'est ce que l'honorable sénateur a fait.

Le sénateur Stewart: Ce tableau est toujours valable, n'est-ce pas?

M. Pringle: En effet, il l'est toujours.

Le sénateur Stewart: Bon! Alors il n'y a pas lieu de . . .

[Text]

Mr. Pringle: Although I think the table you have shows Ontario has been moved forward considerably.

Senator Stewart: I am not looking at the table now.

Mr. Pringle: I believe the Ontario Trucking Association did give you the most recent copy. Since this was printed in January of this year, Ontario has updated its dates and moved most of them to January 1988. Quebec has done some things in this area as well. So the provinces are moving with serious intent.

Senator Stewart: Why are they not moving even faster? Is it the difficulty of recruiting inspectors and things such as that?

Mr. Pringle: Some areas require legislation; that cannot be rushed. There will be some training of inspectors, but they have something like 1,400 inspectors out there now. They are only looking to add another 140, so we are looking at a 10% increment here.

Senator Stewart: You say the legislation cannot be rushed in the provinces. What is the problem? I would have thought it . . .

Mr. Pringle: It has not been drafted yet, sir.

Senator Stewart: What is the problem?

Mr. Withers: I think you would have to ask the jurisdictions.

Senator Stewart: We are being asked to put this bill through and we are being told the national safety code will go in tandem or parallel with it. Now we are being told they have not done their drafting.

Mr. Withers: I think it is accurate to say that firstly the jurisdictions will want to see the federal legislation passed and secondly the authority available to the jurisdictions at the moment is quite different across the country. We have no reason to doubt the undertakings had been given by those same jurisdictions.

Senator Stewart: Mr. Chairman, that is all I want to ask at this point.

The Chairman: Senator Stollery.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman. I am just looking through this business of the safety section of the work. I am addressing myself to the motor vehicle section. Mine is just a general question of information. I looked at the figures a couple of days ago and I cannot find them in the safety statistics on record between Canada and the U.S.

From our discussions here the week before last, I understand that some of the statistics are not easy to come by. We are talking about truck transportation and commercial transports, but I tracked down the figures on world road safety standards and statistics in western Europe and North America. I found that Canada has a bad record of highway accidents in the industrial world. We are not low. I am trying to remember, but I think if the United States is 2.1 or 2.2 per 1,000, Canada is 2.7 or 2.8 per 1,000. We do not have a good highway acci-

[Traduction]

M. Pringle: Bien que j'estime que votre tableau montre que l'Ontario a fait des progrès considérables.

Le sénateur Stewart: Non, je ne me reporte pas au tableau.

M. Pringle: Je crois que la Ontario Trucking Association vous a donné la copie la plus récente. Comme cela a été imprimé au mois de janvier de cette année, les représentants de l'Ontario ont révisé ces dates et la plupart ont été reportées en janvier 1988. Le Québec est également intervenu. Ainsi les provinces agissent d'une manière résolue.

Le sénateur Stewart: Pourquoi les choses n'avancent-elles pas plus rapidement? Est-ce à cause de problèmes comme la difficulté de recruter des inspecteurs?

M. Pringle: Certains aspects de la question nécessitent une réglementation distincte; ce n'est pas le genre de choses que l'on peut passer à toute vitesse. Il y aura des cours de formation pour les inspecteurs. On dispose déjà de quelque 1400 inspecteurs, et on parle de n'en recruter que 140, ce qui fait 10p. 100 de plus.

Le sénateur Stewart: Vous dites qu'il est impossible d'adopter rapidement une réglementation provinciale; je ne vois pas le problème? J'aurais pensé que . . .

M. Pringle: Les projets de règlements n'ont même pas encore été établis, monsieur.

Le sénateur Stewart: Quel est le problème?

M. Withers: Je pense que vous devriez le demander aux autorités compétentes.

Le sénateur Stewart: On nous demande de faire passer ce bill et on nous dit que le code national de sécurité doit le suivre ou l'accompagner. Voilà maintenant qu'on nous dit que la rédaction n'est pas faite.

M. Withers: Il est plus juste de dire d'abord que les autorités compétentes voudront voir la loi fédérale adoptée et qu'ensuite le pouvoir qu'elles détiennent actuellement varie d'un endroit à l'autre du pays. Nous n'avons aucune raison de douter des promesses faites par ces mêmes autorités compétentes.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais savoir pour le moment.

Le président: Sénateur Stollery.

Le sénateur Stollery: Merci, monsieur le président. Je viens de jeter un coup d'œil sur la partie consacrée à la sécurité. Sécurité des véhicules à moteur. Ma question est d'ordre général. J'ai jeté un coup d'œil sur ces chiffres il y a quelques jours et je n'arrive pas à les retrouver dans les statistiques sur la sécurité publiées par le Canada et les États-Unis.

D'après les discussions ici la semaine avant-dernière, j'ai compris que certaines statistiques ne sont pas faciles à obtenir. Nous parlons de camionnage et de transports commerciaux, mais j'ai trouvé les chiffres dans le document Normes et Statistiques mondiales de sécurité routière concernant l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord. J'ai trouvé que le Canada affiche une mauvaise moyenne en matière de sécurité routière dans le monde industrialisé. Ça pourrait être pire. Je ne me souviens pas très bien, mais je crois que si les États-Unis affi-

[Text]

dent record in this country and it is proven statistically. I would like to know more about it, and if you have any wisdom, why it might be so. Firstly, would you like to confirm it? Secondly, why would that be so?

Mr. Withers: As I mentioned before very briefly, one of the regrettable things in highway statistics is that there is no standardized system of reporting. Our American colleagues have the same problem. For example, their states have two different methods of reporting casualties in the highways and different standards for a reportable accident. In some jurisdictions it is \$2,500. Those figures were struck 10 or 15 years ago and inflation has eaten them up. One could get a very disturbing and false picture from it.

We have tried to find some reasonable way of comparing. The most recent data I have are for 1984 and the number of fatalities per million of population. Japan was 100; the average of the 19 European nations was 161; Canada was 163; the United States was 187 and Australia was 180.

Senator Stollery: We have a considerably worse highway fatality—

Mr. Withers: It is better, sir, because it is fatalities per million population—

Senator Stollery: What was the figure in western Europe?

Mr. Withers: It was 161 and we are 163. We are comparable.

Senator Stollery: Presumably we are speaking about six or seven countries in western Europe.

Mr. Withers: I am speaking of 19 European nations. We are better than the United States at 187.

Senator Stollery: Yes, we are.

Mr. Withers: And we are better than Australia at 180.

Senator Stollery: Yes. The figures I saw the day before yesterday had us worse than the United States; but as you say, I guess it depends on what the statistical basis is. I will dig up the statistics for tomorrow.

Mr. Withers: May I add another figure, Mr. Chairman? The number of fatalities per million motor vehicles, which is another way of looking at it, for Japan was 256, Europe 497, Canada 288, the United States 262, and Australia 335. So we are substantially better than Europe in terms of the number of fatalities per million motor vehicles.

Senator Stollery: But not as good as the United States.

Mr. Withers: Not as good as the United States, no. But we were better than the United States if you want to examine the number of fatalities per million population. Now what we recognize is that Canada, Australia, and the United States are more motorized; that is, there are more cars per capita than the average European country or Japan. Therefore we have

[Traduction]

chent 2,1 ou 2,2 par millier, le Canada affiche 2,7 ou 2,8 par millier. Notre moyenne en matière de sécurité routière n'est pas bonne et ce sont les statistiques qui le disent. Je voudrais en savoir davantage et, si vous en savez quelque chose, dites-moi pourquoi cela est-il ainsi. Premièrement, les confirmez-vous? Deuxièmement, pourquoi cela en est-il ainsi?

M. Withers: Comme je l'ai dit brièvement tantôt, une des choses qu'il faut déplorer concernant les statistiques routières c'est qu'il n'existe pas de compte rendu standard. Nos collègues outre-frontière le savent bien. Ainsi, aux États-Unis il existe deux méthodes différentes de rendre compte des décès sur les routes, et différentes normes concernant les accidents justiciables de la statistique. Dans certains cas, la norme est de 2,500 \$. Or ces normes ont été arrêtées il y a 10 ou 15 ans et l'inflation a tout déformé. L'image qui se dégage peut être fausse et inquiétante.

Nous avons tenté de trouver une base de comparaison qui soit raisonnable. Les statistiques les plus récentes que j'ai sont celles de 1984 et elles concernent le nombre de décès par million de personnes. Au Japon c'est 100, 161 en moyenne pour 19 pays d'Europe, 163 au Canada, 187 aux États-Unis et 180 pour l'Australie.

Le sénateur Stollery: Le taux d'accidents routiers chez nous est bien pire—

M. Withers: Non, monsieur, il est meilleur parce qu'il s'agit de décès par million de personnes—

Le sénateur Stollery: En Europe occidentale, c'est combien?

M. Withers: 161 et ici c'est 163. Ça se compare.

Le sénateur Stollery: Nous parlons, je suppose, de six ou sept pays d'Europe occidentale.

M. Withers: Dix-neuf. Le taux chez nous est meilleur qu'aux États-Unis où il est de 187.

Le sénateur Stollery: D'accord.

M. Withers: Et il est meilleur qu'en Australie où il est de 180.

Le sénateur Stollery: Oui. Les chiffres que j'ai consultés avant-hier disaient que c'était pire ici qu'aux États-Unis; mais, comme vous dites, je pense que cela dépend de la base de comparaison statistique utilisée. J'apporterai les chiffres demain.

M. Withers: Puis-je ajouter un autre chiffre, monsieur le président? Le nombre de décès par million de véhicules moteur. C'est une autre façon de voir les choses. Au Japon c'est 256, Europe 197, Canada 288, États-Unis 262 et Australie 335. Donc, nous sommes très loin derrière l'Europe dans le nombre de décès par million de véhicules moteur.

Le sénateur Stollery: Mais devant les États-Unis.

M. Withers: D'accord, mais nous sommes mieux qu'eux dans le nombre de décès par million de personnes. Ce qu'il faut reconnaître c'est que le Canada, l'Australie et les États-Unis sont plus motorisés, c'est-à-dire qu'il y a un plus grand nombre de véhicules moteur par personne que la moyenne européenne ou qu'au Japon. C'est pourquoi le nombre de décès par million de personnes est chez nous plus élevé. Donc, le nombre de

[Text]

more deaths per million population. Therefore these countries' deaths per million vehicles tend to be much higher than ours.

With Canada's fatality rate higher in 16 of the 19 European countries one could reasonably conclude that Canada has one of the safest road safety records in the industrialized world. However, regardless of our apparent high standing, these basic international comparisons do not allow any inferences to be made about the nature of safety efforts and practices, as the rankings by deaths per vehicle tend to be simply the inverse of that by vehicles per capita. This accords well with the long-term national trend for road fatalities to grow as traffic grows, but at a declining rate. Consequently, those with more traffic or vehicles per capita will have lower rates of fatalities per unit of traffic.

Senator Stollery: Mr. Chairman, just allow me to pursue this for a moment. I will come up with my figures that I looked at a couple of days ago. I do not know on what statistical basis they were taken, but surely when one is looking at these things one would have to take into consideration things like congestion, the number of miles per journey When you take 19 European countries, I do not know what you are including; you could be taking countries that presumably do not have a high ratio of private car ownership, like Bulgaria. I would think the only meaningful figure would have to include the United Kingdom, France, Germany, West Germany, Italy, etc., all of which are certainly more congested countries than Canada—again depending on what part of Canada you are talking about—and the United States; when you take the eastern part of the United States, we are talking about a very heavily congested part of the industrial world.

You have made a conclusion there, and I wonder if it is supported by your own figures, which are that we have a very fine safety record. In fact, in one set of your figures we are slightly better than the United States and slightly worse than the western Europeans; in the other one we are the contrary. That does not seem to me to support In a country that of course is not congested, which has a lot of relatively empty highway space, I wonder if your conclusion is really supported by the facts.

Mr. Withers: I would say in terms of congestion that probably the most congested of all is Japan, and it had the lowest rate. So perhaps congestion is not the only factor. I think weather is an enormous factor, and we have the Canadian winter.

I would also point out that the thing that really is our bottom line is the prevention of senseless Canadian deaths on the highway. The fact is that our accident figures in Canada this last year we thought we were going to be slightly under 4,000 deaths. Regrettably, it was just slightly more than this figure. But it is a lot better than the 7,000-plus of the 1970s. So we are making a very substantial improvement.

Senator Stollery: Yes. This leads me into the issue I think is relevant to the amendments to the new act we are talking about, which is this business of the national safety code. Pre-

[Traduction]

décès par million de véhicules est plus élevé dans ces pays que chez nous.

Étant donné que dans 16 des 19 pays européens le taux de décès est supérieur qu'au Canada, on peut raisonnablement conclure que le Canada affiche une des meilleures moyennes en matière de sécurité routière du monde industrialisé. Seulement, sans égard à cette bonne moyenne, ces comparaisons statistiques d'un pays à l'autre ne disent rien sur ce qui se fait pour relever la sécurité, à part le fait que le nombre de décès par véhicule tend à être l'inverse de celui par nombre de véhicules par personne. Cela concorde bien avec la tendance nationale à long terme qui montre que le nombre de décès augmente avec la circulation bien qu'à un rythme moins élevé. Donc, les pays où la circulation ou le nombre de véhicules par personne sont plus élevés auront un nombre de décès par unité de trafic plus faible.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, si vous le permettez j'aimerais poursuivre un moment encore. Je donnerai les chiffres que j'ai trouvés il y a deux jours. Je ne sais pas sur quelle base ils ont été calculés, mais sûrement lorsqu'on regarde ces choses, il faudrait tenir compte de facteurs comme les embouteillages, le nombre de milles parcourus par déplacement . . . lorsque vous citez 10 pays européens, je ne sais pas desquels il s'agit. Il se peut qu'il s'agisse de pays où peut-être le nombre de véhicules privés par personne n'est pas élevé, la Bulgarie, par exemple. Je crois que pour être significatif, le chiffre doit concerner des pays comme le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne de l'Ouest, l'Italie, etc. où la circulation routière est certainement plus intense qu'au Canada—de certaines régions du Canada, s'entend—ou qu'aux États-Unis. Concernant la moitié Est des États-Unis, c'est là où la circulation routière est l'une des plus intenses du monde industrialisé.

Vous avez tiré des conclusions et je me demande si elles sont étayées par vos propres chiffres, qui disent que nous avons une bonne moyenne en matière de sécurité. Le fait est que certains de vos chiffres montrent qu'elle est légèrement meilleure qu'aux États-Unis et légèrement moins bonne qu'en Europe occidentale alors que d'autres disent le contraire. Cela ne me semble pas confirmer . . . Dans un pays où la circulation routière n'est pas intense, où les autoroutes sont relativement moins congestionnées, je me demande si vos conclusions concorderaient avec la réalité.

M. Withers: Je dirai que pour ce qui est de l'intensité de la circulation, le pays le plus congestionné de tous c'est le Japon qui a cependant la taux le plus bas. Donc, l'intensité de la circulation ne serait pas le seul facteur. Le climat est, je crois, un autre facteur d'importance et n'oublions pas l'hiver canadien.

J'aimerais faire remarquer qu'au bout du compte notre préoccupation réelle est de réduire le nombre de décès sur les routes. Le fait est que, pour ce qui a été de l'an dernier, nous croyions que le nombre de décès serait légèrement au-dessous de 4 000. Malheureusement, il a été légèrement supérieur à ce chiffre. Mais il est de loin inférieur aux 7 000 et plus des années 1970. Nous avons fait de bons progrès.

Le sénateur Stollery: Oui. Ceci m'amène à aborder un sujet que je crois être relié aux amendements à apporter à la nouvelle loi que nous discutons. Il s'agit du code national de sécu-

[Text]

sumably the national safety code would be a very important element of our new Motor Vehicle Transportation Act. There is a controversy about whether or not deregulation of interprovincial motor vehicle transport and the presumed burgeoning of new transport companies will affect the safety rate. This seems to be one issue.

We have a difficult time talking about this issue. Firstly, we have a range of figures and statistics, none of which have the same base. We do not really know what standards are used by other jurisdictions when they are measuring the thing. We do not seem to have—and I am really surprised at this—any information from the insurance industry. Because the insurance industry pays the damages for accidents, you would think they, above all, would keep some kind of statistical evidence upon which to base their premiums. We do not have such information. We do have the information, but it does not sound to be terribly coherent to me. Secondly, the national safety code would seem to me to be an important element of all of this. Should we not be looking at it?

Mr. Withers: Mr. Chairman, I just point out, based on what Mr. Pringle has just reported in answer to a previous question, that there has been very substantial growth in the number of companies doing business in Canada. This of course all occurred within an era when there was no national safety code; it was indeed before one had even been considered. The statistics do not show any increase in accidents.

I suppose the best thing we have in terms of a maximum impact upon this kind of thing is the total deregulation that occurred very, very quickly in the United States. There is nothing in the figures in the United States to substantiate any claim that deregulation has reduced safety. The data, if anything, indicate that trucking is safer today than it was before deregulation, and the United States still does not have a national safety code.

Furthermore, while I have no specific evidence to present, Mr. Chairman, it is my understanding—and perhaps Mr. Pringle can help me out here—that the insurance industry in the United States says the same thing.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I do not recall any testimony by the insurance companies in the United States, although they did complain about inflation and the cost of repairing vehicles, etc., recently when they were in crisis.

Senator Stollery: Surely the insurance industry is not concerned about the . . . they must keep statistics and be very concerned about the number of accidents that take place. Collisions are an obvious reason. I say this because one can argue whether or not liberalizing or deregulating motor vehicle transport causes more or fewer accidents. Certainly it seems to me to be a very appropriate time to look at the question of safety on Canadian highways. This seems to me to be concomitant with the issue of Bill C-19.

I would be interested in looking at the national Safety code. The insurance companies charge premiums and they pay billions of dollars out in claims, but they apparently do not keep statistics. In Canada we really do not know. With the vast numbers of people working for provincial licensing boards, we

[Traduction]

rité qui, je le suppose, serait l'un des plus importants éléments de notre nouvelle Loi sur le transport par véhicules à moteur. On se demande aujourd'hui si oui ou non la déréglementation du camionnage interprovincial et la floraison d'entreprises nouvelles qu'il est supposé susciter auront un effet sur le taux de sécurité. C'est là une question.

Mais elle comporte une difficulté. D'une part, nous disposons d'une quantité de chiffres et de statistiques qui ne s'appuient pas sur une base unique. Nous ne savons pas vraiment quelles sont les normes adoptées lorsqu'on chiffre une chose. Il ne semble pas exister—et je m'en étonne fortement—une information quelconque provenant des compagnies d'assurance. Étant donné que ce sont elles qui payent en cas d'accident, ne serait-ce pas elles qui devraient plus que quiconque accumuler des données statistiques afin de pouvoir calculer les primes qu'elles font payer? Or, nous n'avons rien de tel et cela ne me semble pas très logique. D'autre part, il me semble que le code national de sécurité soit un élément important. Ne devrait-on pas s'y intéresser?

M. Withers: Monsieur le président, je voudrais faire remarquer, d'après ce que M. Pringle nous a fait savoir en réponse à une question antérieure, qu'il y a eu un essor très important dans le nombre d'entreprises faisant affaires au Canada. Mais, bien sûr, il s'est manifesté dans une zone sans code national de sécurité et même avant qu'un tel code ait jamais été envisagé. Or, les statistiques ne montrent aucune augmentation des accidents.

Je suppose que le meilleur exemple de l'impact qu'on peut prévoir est celui de la déréglementation totale qui s'est décidée très, très rapidement aux États-Unis. Or il n'y a rien dans les statistiques aux États-Unis qui apporterait la preuve que la déréglementation ait nui à la sécurité. Au contraire, on dirait que le camionnage est plus sûr de nos jours qu'avant la déréglementation, et les États-Unis n'ont pourtant pas de code national de sécurité.

De plus, monsieur le président, et bien que je n'aie rien qui le prouve, et là peut-être M. Pringle voudra-t-il m'aider, j'ai l'impression qu'aux États-Unis les compagnies d'assurances disent la même chose.

M. Pringle: Monsieur le président, je ne me souviens d'aucun témoignage des compagnies d'assurances américaines, bien qu'elles se soient plaintes d'inflation et du coût des réparations, etc., lors de la récente crise.

Le sénateur Stollery: Est-il certain que les compagnies d'assurances se préoccupent des . . . elles doivent sûrement avoir des statistiques et s'inquiéter du nombre d'accidents. Les collisions en sont une raison évidente. Je le dis parce qu'on pourrait longtemps débattre la question si le libéralisme ou la déréglementation du transport par véhicules à moteur aide ou nuit à la sécurité routière. Je suis convaincu qu'il est opportun d'approfondir la question de la sécurité des routes canadiennes. Elle me semble aller de pair avec la question du bill C-19.

Je serais intéressé à consulter le Code national de sécurité. Les compagnies d'assurance font payer des primes et déboursent des millions de dollars en paiement des réclamations mais il semble qu'elles n'établissent pas de statistiques. Au Canada, nous ne le savons vraiment pas. Malgré le grand nombre de

[Text]

do not seem to have a pretty accurate picture of what the situation is on accidents and claims and all of that.

I will not become repetitive on the subject, Mr. Chairman, because I already went into it two weeks ago, but I must say that it certainly is a shocking situation for the Canadian consumer. It would seem to me that the whole issue of the state of accidents and safety on our highways affects every Canadian who has to pay a premium for his or her car. Every one of us in this room who gets a bill for an increased premium when we have not even had an accident it seems to me would be interested in the insurance industry.

I understand that the provincial governments have the primary responsibility for motor vehicle licensing. But as we are reviewing the policy from the national standpoint, I would think that Canadians would be able to expect that somebody in Canada would be keeping some kind of accurate figures so that if they do have to protest the premiums, the outrageous premiums some of them are charged, there is at least some statistical analysis on which they can base their complaint. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pringle: May I respond to Senator Stollery's comment about the gathering of statistics in the future? Part of the initiative of the national safety code, which does exist although it is not in print and you cannot find it in a bound book anywhere, is to create an electronic link—and I think I mentioned this when I was here earlier. One of the groups which would have access to that link would be the insurance companies. The accident rates and very much detailed information of who was involved in the accident—the driver, the vehicle and the company—would all be there for the insurance company to access in the future. There will be a considerable improvement in the statistical data as a result of this national safety code.

Senator Stollery: I think that is excellent, Mr. Chairman, and I would hope that groups like the Consumers' Association of Canadian and just ordinary individuals who have had the problems with their insurance company would have some idea of what this whole process is based on, because as far as I am concerned it is actually a national scandal.

I do not know about other people in the room, and I have never had an accident, but we all know what happens when you suddenly get a bill from your insurance company and the premium has been doubled and then someone tells you that it is because there have been a lot of accidents. And apparently nobody really knows whether that is true or not.

Senator Graham: How do you know if you have never had an accident?

Senator Stollery: Because I have had my insurance premiums raised even though I have never had an accident, and I am sure I am not the only one in the room, Senator Graham.

[Traduction]

personnes à l'emploi des Bureaux provinciaux des permis, il ne semble pas que nous ayons une idée très juste de la situation relative aux accidents, aux réclamations et à tout ce qui en découle.

Je ne veux pas me répéter, monsieur le président, puisque j'ai déjà discuté de cette question il y a deux semaines; je dois toutefois dire que la situation est réellement scandaleuse pour le consommateur canadien. Il me semble que la question des accidents et de la sécurité sur nos routes touche tous les Canadiens qui paient des primes à l'égard de leur automobile. Il me semble que tous et chacun d'entre nous, obligés de payer des augmentations de prime malgré que nous n'ayons pas eu d'accident d'automobile, devrions nous intéresser à l'industrie de l'assurance.

Je crois que les gouvernements provinciaux sont les premiers responsables de l'émission des permis pour les véhicules automobiles. Étant donné que nous révisons la politique du point de vue national, je suis enclin à conclure que les Canadiens seraient en droit de s'attendre que quelqu'un au Canada tient des registres susceptibles de fournir des chiffres exacts, de sorte que s'ils avaient un jour à s'opposer au coût excessif des primes réclamées, ils pourraient tout au moins recourir à certaines analyses statistiques pour fonder leur plainte. Merci, monsieur le président.

M. Pringle: Permettez que je réponde au commentaire du sénateur Stollery au sujet de l'établissement de statistiques pour l'avenir. Bien que le Code national de sécurité ne le précise pas par écrit, l'une de ses préoccupations consiste à créer une liaison électronique—je crois l'avoir dit précédemment. Les compagnies d'assurance seraient l'un des groupes ayant accès à cette liaison. Les compagnies d'assurance auraient ainsi, à l'avenir, accès à des données sur le nombre d'accidents et tous les détails pertinents—conducteur, véhicule, compagnies. Ce Code national de sécurité améliorera considérablement les données statistiques.

Le sénateur Stollery: Excellent, monsieur le Président, et j'espère que les groupes, notamment l'Association des consommateurs du Canada, ainsi que les particuliers qui ont eu des démêlés avec leur compagnie d'assurance, seront éclairés sur le fondement de ce processus, parce qu'en ce qui me concerne, il s'agit là d'un scandale national.

Je ne connais pas la situation des autres personnes ici présentes, et je n'ai moi-même jamais eu d'accident d'automobile, mais nous savons tous ce qui se passe lorsqu'une personne reçoit une facture de son assureur et constate que sa prime a doublé, et qu'on lui dit que c'est à cause du grand nombre d'accidents. Il semble que personne n'est en mesure de prouver si c'est vraiment le cas.

Le sénateur Graham: Comment le savez-vous, si vous n'avez jamais eu d'accident?

Le sénateur Stollery: Parce que mes primes d'assurance ont augmenté, même si je n'ai jamais eu d'accident, et je suis certain que mon cas n'est pas unique, sénateur Graham.

[Text]

Senator Spivak: I just wanted to ask a couple of questions about the connection between safety and deregulation and the new legislation.

One of the studies I looked at suggested that Bill C-19 was not going to produce a major change. It is putting into legislation what very nearly was already the case in terms of economic regulations. They suggested in this study that there were not going to be major rate reductions, changes in services to small communities, or great increases in the number of carriers. I want to know whether you feel this is a valid conclusion. Is it possible that Bill C-19 will fail to change the trucking industry because of *de facto* deregulation already in place?

Mr. Pringle: I am familiar with that study. Those comparisons are always a question of degree. You cannot quantify it exactly. I think there will be some change, but I think it will be moderate.

Senator Spivak: Given that safety and economic deregulation have not been shown to be related, how is it that the new national safety code draws on the American experience and the weaknesses that existed previously? What in the new national safety code leads us to think there will be an improvement in safety? What resources have been drawn on among all the parties involved to come up with what you consider to be a substantial improvement in the safety code?

Mr. Withers: First of all, there is no national safety code in the United States. The United States is very concerned about the state of its national trucking safety. There are 19 jurisdictions in the United States where it is still possible to get a licence to drive an 18-wheeler just by showing your regular motor vehicle operator's licence. There is no system of providing uniform information on a driver. Our American colleagues have told us of cases where drivers will have five and six licences from different jurisdictions, and they will offer them up for losing of points in accordance with where they think they are in the tally for that particular state.

Notwithstanding all of that, the total figures show that there is no causal connection between the U.S. economic deregulation of 1980 and the results today. In fact, figures recently released by the U.S. Department of Transportation show that truck-related injury rates have dropped significantly.

In our Canadian case, I suppose what we are saying is that it was a common will among the jurisdictions done with federal leadership.

Mr. Pringle: You will recall that he read from a study presented at Northwestern University. These were 1970 figures. It is the same in Canada. We have had these problems around for a long time. The national safety code is not a panic move. It is something that is needed regardless of what we do with economic regulation, and I think everyone recognizes that.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Je voudrais simplement poser quelques questions sur le rapport entre sécurité et déréglementation, et la nouvelle loi.

L'une des études que j'ai consultées semble indiquer que la Loi C-19 n'apportera pas de modification majeure. Elle ne fait que préciser dans la loi ce qui était pratiquement le cas sur le plan de la réglementation économique. Cette étude laisse entendre qu'il n'y aurait pas de réduction majeure des tarifs, ni de modification des services aux petites collectivités, ni d'augmentation importante du nombre de transporteurs. Croyez-vous qu'il s'agit d'une conclusion valable? Est-il possible que la loi C-19 ne modifiera en rien l'industrie du camionnage parce que la déréglementation «de fait» est déjà en vigueur?

M. Pringle: Je connais cette étude. Ces comparaisons sont toujours subjectives. Il est difficile d'en mesurer la portée. Je crois qu'on verra certaines modifications, mais je crois qu'elles seront modérées.

Le sénateur Spivak: Puisqu'il ne semble y avoir aucun rapport entre sécurité et économie en matière de déréglementation, comment se fait-il que le nouveau Code national de sécurité s'inspire de l'expérience américaine et des failles antérieures? Que trouve-t-on dans le nouveau Code national de sécurité qui porte à croire à l'amélioration de la sécurité? Quels renseignements a-t-on obtenus des parties intéressées pour en arriver à ce qu'on considère être une amélioration considérable du Code de sécurité?

M. Withers: En premier lieu, les États-Unis n'ont pas de Code national de sécurité. Les États-Unis sont très inquiets au sujet de la sécurité nationale en matière de camionnage. Aux États-Unis, 19 compétences administratives délivrent des permis d'exploitation de camions à 18 roues sur la seule foi d'un permis de conduire un véhicule automobile ordinaire. Il n'existe aucun système permettant de fournir des renseignements uniformes sur les conducteurs. Nos collègues américains nous ont rapporté le cas de conducteurs détenant des permis d'exploitation provenant de cinq ou six compétences administratives distinctes qu'ils remettront en contrepartie de points de démerite, selon le total de points qu'ils croiront avoir accumulés dans un État donné.

En dépit de tout ce qui précède, les chiffres indiquent qu'il n'existe aucun rapport de cause à effet entre la déréglementation économique aux États-Unis en 1980 et la situation actuelle. En effet, selon les chiffres communiqués récemment par le U.S. Department of Transportation, le nombre des blessures attribuables au camionnage a baissé considérablement.

Dans le cas du Canada, nous considérons sans doute que cela résulte de la volonté commune des compétences administratives, sous la direction du fédéral.

M. Pringle: Vous vous souviendrez qu'il a lu des extraits d'une étude présentée par l'université Northwestern. Il s'agissait des chiffres de 1970. Au Canada, c'est la même chose. Ces problèmes existent depuis longtemps. Le Code national de sécurité n'est pas inspiré par un mouvement de panique. Il s'agit d'un outil nécessaire, quoiqu'il advienne de la réglementation économique, et je crois que nous en sommes tous conscients.

[Text]

You ask how did it come about and how will it change? Probably the principle difference is that there will be more enforcement. The enforcement tools will be sharpened. This electronic information exchange will allow enforcement officers in one province to check on a person's record in other provinces instantly. They do it now by mail, by telephone, but they will be able to do it instantaneously with the electronic means.

These sorts of things will beef up the enforcement aspects; that is what will make it better. There are some improvements to the existing regulations, but those are minor. I do not think those will create a great difference in the number of lives saved, but they will create uniformity; carriers moving between jurisdictions will not be confused by what the regulations are that they must follow. They should be much more uniform than they were in the past.

The system will work more smoothly, and when you have a system like that the carriers respect the system; they understand it and they are more apt to obey the laws and comply with them if they understand them. They do not have this scoff-the-law attitude that some carriers get when they just feel that people are picking on them or harassing them.

Senator Spivak: So you are really saying it is a fact that it is going to be more uniform and that additional moneys, additional resources are going to be put into enforcement, and those are the two key aspects of it which will result in a better safety record.

Mr. Pringle: That is correct.

Senator Graham: Mr. Chairman, I wanted to go on to the air transport section, but I think Senator Stewart still has some other questions as a follow-up to those he was asking earlier, and I certainly give the floor to him.

Senator Stewart: My question relates to interpretation of the bill. Under the reverse onus entry test, the provincial transport board will issue a licence unless an interested person raises an objection, and the expression "interested person" appears elsewhere in clause 8. I look at the interpretation section, and there is nothing in there. There are two obvious interpretations of the word "interested". One might be the everyday meaning, which is pretty close to "curious", and the other one might mean that someone had to demonstrate that in fact he had an economic interest before he could have a standing under the "interested person" provision. Which is it?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I think it will be up to the boards to interpret precisely, but I would say the last one would be the one most likely to be chosen. It would be someone who is affected by the application. It could, in most cases, be an existing carrier; it could also be a shipper, though.

Senator Stewart: Yes, but the ordinary man on the street who says we already have too many carriers speeding up and down our main street, now this fellow wants to get in or this

[Traduction]

Comment est-ce arrivé et comment s'opéreront les modifications, demandez-vous? La mise en application constituera probablement la différence essentielle. Les mécanismes de mise en application seront plus rigoureux. L'échange d'information électronique permettra aux agents d'exécution d'une province de vérifier instantanément les dossiers personnels dans les autres provinces. Actuellement, on a recours à la poste et au téléphone pour le faire, alors qu'on pourra le faire instantanément grâce à l'électronique.

Ces mesures vont améliorer les aspects de la mise en application. Les réglementations existantes ont déjà fait l'objet de certaines améliorations; il s'agit toutefois de points mineurs. Je ne crois pas que le nombre d'accidents mortels en soit réduit, mais il en résultera une plus grande uniformité; les transporteurs ne seront plus aux prises avec la confusion résultant des diverses réglementations auxquelles ils étaient soumis en raison de leur mouvement sous divers régimes réglementaires. Les réglementations seront beaucoup plus uniformes qu'elles ne l'ont été jusqu'ici.

Le système sera plus souple; et les transporteurs ont tendance à mieux respecter un système plus souple; ils le comprennent et sont plus enclins à respecter les lois et à les observer s'ils les comprennent. Ils n'ont plus cette attitude de mépris de la loi dont certains transporteurs font preuve lorsqu'ils se sentent attaqués ou harcelés.

Le sénateur Spivak: Vous dites donc que la réglementation sera réellement plus uniforme et que des fonds additionnels, des ressources additionnelles, seront engagés pour sa mise en application, et que ce sont là les deux aspects clés qui garantiront un meilleur niveau de sécurité.

M. Pringle: C'est exact.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, j'aurais voulu passer au chapitre du transport aérien mais je crois que le sénateur Stewart a d'autres questions à poser, comme suite à celles qu'il a posées plus tôt; je lui cède donc la parole.

Le sénateur Stewart: Ma question porte sur l'interprétation de la loi. Selon le test d'entrée fondé sur l'inversion du fardeau de la preuve, la Commission provinciale des transports émet un permis, à moins qu'une personne intéressée ne s'y oppose, et le terme «personne intéressée» figure ailleurs à l'article 8. Je me reporte au chapitre traitant de l'interprétation et je n'y trouve rien. Deux interprétations du terme «intéressé» sont possibles. Il peut s'agir du sens couramment donné à ce terme, plus ou moins synonyme du mot «curieux», ou encore d'une personne ayant à prouver son intérêt économique avant de se qualifier au titre de «personne intéressée» aux termes de la loi. Laquelle est-ce?

M. Pringle: Monsieur le président, je crois que les commissions auront la responsabilité de donner une interprétation précise de ce terme; selon moi, toutefois, la seconde définition sera vraisemblablement retenue. Il s'agirait d'une personne visée par la demande. Dans la plupart des cas, il s'agirait d'un transporteur existant; toutefois, il pourrait s'agir d'un expéditeur.

Le sénateur Stewart: Oui, mais l'homme de la rue qui prétend qu'il y a déjà trop de transporteurs dont les véhicules roulent à grande vitesse sur nos rues principales, ou ce quidam, ou

[Text]

lady wants to get in and I am damned interested in stopping this. Such a person would not have a standing under this?

Mr. Pringle: No, that person would not because it would not be a direct interest, and it would have to be a direct interest at source.

Senator Stewart: Yes, all right. That is what I guessed it meant, but I wanted to be sure that was the way the courts would interpret it. We can rely, I gather, that jurisprudence is such that a court would indeed interpret the words "an interested person" to mean what Mr. Pringle has said; is that correct?

Ms. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel, Department of Transport: I just might add a comment here. In my experience, the courts will normally defer to administrative tribunal's or board's determination of who is interested. I mean, assuming it is a reasonable one, they normally will defer to the board's or tribunal's definition, rather than to the court's imposing one.

Senator Stewart: That does not help... it does not ease my... You then cause me additional uneasiness, let us put it that way. I could see a situation, perhaps in a small province where a vested interest might have good friends near the seats of power, and those friends might be able to rule out a potential objector, because the word, as you say, "interested" person, is likely to be interpreted by the administrative body. There does not seem to be any assurance that we are going to get uniformity in the administration of the licensing process across the country here.

Ms. Bloodworth: No, as long as you have a reverse-onus process existing, which is for the first five years, there will be some differences between jurisdictions. When I say, though, courts defer to boards or tribunals, they do not defer blindly. I mean the board or tribunal has to have a reasonable interpretation. If on the facts of a given case, a board or tribunal finds that this person is or is not an interested person, normally if that is a reasonable decision, the courts will not interfere with it.

Senator Stewart: Yes. I will raise a question later, Mr. Chairman, with regard to the meaning of the word "reasonable", but not in this context. I thought I would begin by an exposé.

Senator Graham: Fine. I am waiting for the exposé.

Some hon. Senators: Oh, oh!

Senator Graham: And I am very interested in the nature of the exposé.

Ms. Bloodworth: Well, I cannot promise it is very exciting, I am afraid. What I thought I would do would just be to outline the various provisions. I will not go through it section by section, because I think that may take longer than you are prepared for. I thought I would explain them generally, and then be prepared to answer any questions where I have not been clear.

[Traduction]

cette dame, qui désirent obtenir un permis et moi qui suis intéressé à empêcher tout cela. Une telle personne ne serait pas reconnue aux termes de cette réglementation?

M. Pringle: Non, cette personne ne serait pas reconnue parce qu'elle n'a pas un intérêt direct; il doit s'agir d'un intérêt direct à la source.

Le sénateur Stewart: Oui, très bien. C'est bien ce que je croyais, mais je voulais m'assurer que c'est aussi l'interprétation donnée par les tribunaux. Je crois comprendre que la jurisprudence permettrait à un tribunal d'interpréter l'expression «personne intéressée» selon la définition de M. Pringle; est-ce exact?

Mme Margaret Bloodworth, conseiller général suppléant, ministère des Transports: Permettez-moi d'ajouter un commentaire ici. D'après mon expérience, la Cour confie habituellement aux tribunaux administratifs et aux commissions le soin d'établir la définition de «personnes intéressées». C'est-à-dire qu'en supposant qu'elle est raisonnable, ils s'en remettent à cette définition plutôt qu'à celle imposée par la Cour.

Le sénateur Stewart: Cela n'arrange rien—cela ne calme pas—Vous ajoutez plutôt à mon inquiétude si l'on peut dire. Prenons un cas, comme celui d'une petite province par exemple, où quelqu'un ayant des droits acquis aurait des amis haut placés qui seraient en mesure d'écarter un opposant éventuel, puisque, comme vous le dites, le terme «personnes intéressées» sera vraisemblablement interprété par le corps administratif. Il ne me semble pas trop certain que nous pourrions uniformiser l'administration du processus de délivrance de licence d'un bout à l'autre du pays, de cette façon.

Mme Bloodworth: Non, aussi longtemps que la mesure d'inversion du fardeau de la preuve existera, c'est-à-dire pour les cinq premières années, il y aura différence d'application entre les juridictions. Quand je dis que la Cour s'en remettra à la définition des tribunaux ou des commissions, je ne veux pas dire qu'elle le fera sans discernement. Je veux dire que la commission ou le tribunal devra donner une interprétation raisonnable de ce terme. Si dans un cas donné, un tribunal ou une commission décide qu'il s'agit d'une «personne intéressée» ou d'une «personne non intéressée», normalement, si cette décision est raisonnable, la Cour n'interviendra pas.

Le sénateur Stewart: Oui. Je me propose de soulever une question, plus tard, monsieur le président, sur la définition du mot «raisonnable», mais non pas dans le présent contexte. J'ai pensé commencer par un exposé.

Le sénateur Graham: Très bien. J'attends votre exposé.

Des voix: Oh, oh!

Le sénateur Graham: Je suis très curieux de connaître la nature de votre exposé.

Mme Bloodworth: Bien, j'ai bien peur qu'il n'est pas très excitant. J'ai pensé de tout simplement tracer les grandes lignes des divers articles. Je ne procéderai pas article par article parce que cela serait trop long. J'ai pensé les expliquer d'une manière générale et de répondre aux questions sur les points qui ne vous auront pas paru bien clairs.

[Text]

I find, for my own use, that there is a very good index at the back of the bill. It is unfortunately at the back, but it is useful for just seeing at a glance the overall provisions. I will follow that, if it is of any use to you.

Generally speaking, let me make a general comment about the air provisions. When air safety is talked about, for example, all air services, including private air, are talked about. This bill will regulate a very important part of that, but only a small portion. It will govern only publicly available services or what are called commercial air services. It will not govern private aircraft. It will not govern what are called specialty services, which are services such as aerial photography services and that form of thing. It will cover air services that are in the business of carrying either passengers or freight for money; if they are doing it for free, I guess they would be covered too, if they are publicly available.

There are three types of services generally: there are domestic services in the south, domestic services in the north, and international services. Domestic service generally is covered by clauses 71 to 78, and there they are differentiated. If you are in southern Canada, which is the same line that is used now and basically covers the southern portions of all provinces, you will be able to—and all of the provinces of New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island, which I think are the only provinces that are totally in—get a licence to run a commercial air service, provided you are Canadian, that you hold a Canadian aviation document, which is a certificate from the Department of Transport saying that you meet the applicable safety standards for operating that service, and that you hold the prescribed level of liability insurance. You will then be able to get a licence to fly anywhere in southern Canada.

For northern Canada, you have to meet those same criteria. In addition, if you look at clause 72, there is a possibility of someone objecting to the issuance of a licence on the grounds that adding another carrier would lead to a significant decrease or instability in the level of domestic service provided between points or to or from any point in the designated area—in other words, not necessarily just to that point that you are applying to go to—but if the argument is that the additional service to this point would create instability in a whole series of services that are dependent upon one another, that could be grounds for an objection to issuance of the licence. This is only in northern Canada—that is, northern parts of most provinces, plus the two territories.

In this area only, there will be a possibility of conditions on licences—conditions as to the size of plane you can fly or conditions as to the points you can serve. There will not, however, be any continued conditions about the number of planes you can fly, which is a condition nowadays.

[Traduction]

J'ai trouvé qu'il y avait une très bonne table des matières à l'endos du projet de loi. C'est malheureux qu'elle soit à l'endos, mais elle donne une très bonne idée des dispositions d'ensemble. Je m'y reporterai, si vous le voulez bien.

Permettez-moi d'abord de passer une remarque générale sur les dispositions du projet de loi sur le transport aérien. Lorsqu'on parle de sécurité aéronautique, par exemple, la question vise tous les services de l'air, y compris les compagnies d'aviation privées. La Loi réglementera une partie importante de ce secteur, mais seulement une petite partie. Elle s'appliquera aux compagnies publiques de transport aérien, c'est-à-dire aux transporteurs commerciaux. Elle ne régira pas les compagnies d'aviation privées, ni ce que l'on appelle communément les compagnies qui offrent des services spéciaux comme les services de photographie aérienne ou autres de ce genre. Elle s'appliquera aux compagnies engagées dans le transport des passagers ou de marchandises contre rétributions; si elles le font à titre gratuit, j'imagine qu'elles seront également assujetties à la Loi, surtout si elles offrent ces services au public.

D'une manière générale, on divise ces services en trois types: soit les lignes intérieures de la zone sud, les lignes intérieures de la zone nord, et les lignes internationales. Les articles 71 à 78, portent sur les lignes intérieures, avec une certaine différence. Si vous désirez exploiter un service de transport aérien dans le sud du pays, la limite de la zone sud est toujours la même, puisqu'elle couvre comme autrefois la partie méridionale de toutes les provinces, ainsi que la totalité des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, vous pourrez obtenir une licence, pourvu que vous soyez citoyen canadien, et que vous détenez un document d'aviation canadien, c'est-à-dire un certificat émis par le ministère des Transports attestant que vous respectez les normes de sécurité en vigueur à cet égard et que vous êtes admissible au niveau d'assurance responsabilité prescrit. Vous pourrez alors obtenir un permis d'exploiter un service de transport dans toute la zone sud du pays.

Les critères sont les mêmes pour la zone nord. De plus, si vous vous reportez à l'article 72, il se peut que quelqu'un s'oppose à la délivrance d'une licence, parce que l'addition d'un autre transporteur aérien entraînerait une importante détérioration ou instabilité dans le niveau de service entre destinations dans la région désignée, autrement dit, le droit d'opposition vaut non seulement pour la destination visée, mais aussi lorsque l'augmentation du service à cet endroit pourrait entraîner l'instabilité de toute une gamme de service interdépendants. Ce droit d'opposition ne vaut que pour la zone nord—c'est-à-dire aux parties septentrionales de la plupart des provinces, plus les deux territoires.

Il se peut que dans cette zone, la délivrance d'une licence soit assujettie à certaines conditions, comme par exemple la grosseur des aéronefs que l'on pourra utiliser, ou encore les endroits que l'on pourra desservir. Il n'y aura cependant plus de restrictions quant au nombre d'avions que l'on pourra utiliser.

[Text]

The third general type of service is international service, and international is covered by clauses 86 to 97. Generally speaking, those clauses merely keep in place the present regulatory system for international air services, and the reason is it is done and agreed upon between governments.

There are a number of bilateral agreements in which the Canadian government enters, and therefore it is not intended that we would unilaterally make any moves in that particular area, so the clauses you see in this bill maintain the system which exists today.

I have explained generally the differences between entry in the south and in the north. There is another difference, and this is a difference related to tariff regulation. If you look at clause 80, there is a possibility of disallowance of tariffs in both cases.

In the south, it is limited to monopoly routes—that is, routes where there is no alternative transportation—and it is limited to increases; that is, if some air carrier imposes an increase on a route which he has as a monopoly, there is a possibility of a complaint mechanism. In the north, as you might expect with a more regulated entry system, there is a wider provision for tariff intervention and that can be either basic fare level or an unreasonable basic fare increase.

With regard to exit, the same provisions govern both north and south. There is a 120-day notice period, but that notice period can be reduced. A good example of where it might be reduced is, for example, on the route between Toronto and Ottawa, where you have a large number of carriers, the fact that one carrier was getting out of the market would not require giving 120 days notice because people would be able to travel. It would not disrupt people. However, in the north, where you only have one air carrier and perhaps he is only flying once or twice a week, the full 120 days would likely continue to be required.

The other thing that is common for both clauses is the financial assistance part, subclause 85.(1). Under that section, where the Minister determines that a domestic service which is in operation on the day the act comes into force is essential and it is necessary to provide direct or indirect financial assistance in order to maintain that service or some level thereof, the Minister may, on such terms and conditions as the Governor in Council may approve, provide the assistance in respect of that service.

It is deliberately worded that way such that it may not be a subsidy of the whole service. It may be that somebody is prepared to maintain the service provided the government guarantees a minimum number of seats a week, for example. In this case, the government would only pay if those minimum number of seats were not met. This is one example of the type of thing that could be done.

The Minister is to do that wherever possible by public tender such that the person who is prepared to provide the service

[Traduction]

Le troisième type de service, soit les lignes internationales tombe sous le coup des articles 86 à 97. D'une manière générale, ces articles ne font que maintenir les règlements existants à l'égard des lignes internationales parce qu'ils ont fait l'objet d'ententes entre les gouvernements.

Le Gouvernement canadien a conclu bon nombre d'ententes bilatérales à cet égard, et par conséquent nous n'avons pas l'intention d'intervenir unilatéralement dans ce domaine, c'est pourquoi les articles du projet de loi maintiennent le système tel qu'il existe actuellement.

J'ai expliqué dans les grandes lignes les différences qui existent entre les conditions qui régissent la délivrance d'un permis d'exploitation, dans les zones du nord et du sud. Il y a une autre différence qui se rapporte à la réglementation des tarifs. Si l'on considère l'article 80, on peut voir qu'il peut y avoir refus dans un cas comme dans l'autre.

Dans la zone sud, cette possibilité se limite aux routes qui font l'objet d'un monopole, c'est-à-dire celles où il n'existe pas d'autre moyen de transport—et cette possibilité de refus ne s'applique qu'aux augmentations—c'est-à-dire que si un transporteur aérien impose une augmentation à l'égard d'une destination qu'il est le seul à desservir, cette augmentation pourrait donner lieu à une plainte.

Dans la zone nord, comme on peut s'y attendre dans le cas d'un système de délivrance de licence plus strict, les possibilités d'intervention à l'égard des tarifs sont plus grandes, que ce soit au niveau du tarif de base même ou d'une augmentation exorbitante du tarif de base. Pour ce qui est du retrait, les mêmes conditions valent pour les deux zones. La période de préavis requis est de 120 jours, cependant cette période peut être abrégée. Par exemple, prenons la route entre Toronto et Ottawa qui est desservie par plusieurs transporteurs, le fait que l'un d'entre eux se retire du marché, n'empêcherait pas personne de voyager, et par conséquent le préavis de 120 jours n'aurait pas raison d'être. Par contre dans la zone nord, où un seul transporteur dessert une destination une ou deux fois par semaine, il est plus que probable que cette période de préavis demeurera inchangée.

Un autre point commun aux deux articles porte sur l'aide financière, alinéa 85. (1). Aux termes de cet article lorsque le Ministre décide qu'un service intérieur qui est en exploitation le jour de l'entrée en vigueur du présent article est essentiel, et qu'il est nécessaire de lui fournir directement ou indirectement une aide financière afin de maintenir le service ou un certain niveau de service, il pourra alors selon les termes et conditions approuvés par le Gouverneur Général en Conseil, fournir l'aide nécessaire audit service.

L'article est ainsi libellé, à dessein, de sorte qu'il ne soit pas question de subventionner le service en entier. Il peut s'agir d'une entreprise disposée à maintenir le service pourvu que le gouvernement garantis des subsides à la hauteur d'un nombre minimum de passagers par mois, dans ce cas, le gouvernement ne serait tenu de payer que si cette condition n'est pas remplie. C'est là un exemple de ce qui pourrait être fait.

Le Ministre devra, dans la mesure du possible, procéder par voie d'appels d'offres publics, afin que la personne disposée à

[Text]

which is required at the most reasonable rates would provide that service. The provision is available in both northern and southern Canada if the conditions set out there are met.

When I was speaking about discontinuance or a reduction in service, it is section 76. I do not think I mentioned the section at the time. I will not go through the individual sections on international service, except for section 86 which is the provision for the Minister to issue directions. It is not only the Minister of Transport, but also the Minister of External Affairs who has an interest in it. It is at the ministerial level that we enter into agreements because these are agreements with foreign countries. The general policy about international air services is determined by the Minister, not just the Minister of Transport, but also the Minister of External Affairs. There is a provision for very specific policy direction on international services to the agency.

In a more specific form we are basically maintaining what takes place today. For example, in terms of scheduled airlines, an international service is not granted to any airline unless that airline has been designated by the foreign country or by Canada if it is a Canadian service. That will continue to be the case.

This provision would also allow the Minister to take certain actions in the interest of safety or security of international civil aviation. For example, if there was a question of a particular country causing air problems, a direction could be issued to lift the licences of that country's airline. Many of these airlines are nationally owned. It is a very specific directive power in terms of international air because of the circumstances concerning international air.

I will mention only two other specifics. There is a provision for the agency to require carriers to provide information in specific cases, either information about their insurance or information required to solve a specific complaint before them. It is not a general power to require information any time they want it; it has to be linked to a specific requirement.

Section 102 contains the regulation-making powers and those powers are generally the complement to the specific powers in the licensing and tariff provisions. One specific clause added in terms of the House of Commons committee is the power to regulate tariffs, fares, charges and terms and conditions of carriage applicable to the provision for disabled persons in air services. There was a concern in the disabled community that they might lose some of the gains they had achieved under the present regime, but that will allow for the preservation of it.

You will see there is more power to regulate international services because they will remain regulated until there are bilateral agreements changing it. There is more power to regu-

[Traduction]

offrir ce service au meilleur prix soit celle qui soit choisie. Cette mesure vaut tant pour le sud que pour le nord du pays, pourvu que les conditions établies soient respectées.

Lorsque j'ai parlé de cessation ou de réduction de service, je faisais référence à l'article 76. Je ne crois pas en avoir parlé à ce moment. Je ne passerai pas tous les articles qui portent sur les lignes internationales, sauf l'article 86, aux termes duquel le Ministre doit émettre les directives. Il ne s'agit pas uniquement du Ministre des transports mais également du Ministre des Affaires extérieures. C'est au niveau ministériel que les ententes sont conclues étant donné qu'il s'agit d'ententes avec des pays étrangers. La politique générale visant les lignes internationales est établie par le Ministre, non seulement par le Ministre des transports mais également par le Ministre des Affaires extérieures. L'article prévoit que le Ministre peut donner à l'Office des directives particulières relativement aux services internationaux.

En fait, nous maintenons les dispositions de la Loi présente-ment en vigueur. Par exemple, dans les cas des services internationaux réguliers, aucune licence d'exploitation ne peut être délivrée à une compagnie d'aviation à moins que cette dernière n'ait été désignée par le pays étranger ou par le Canada, s'il s'agit d'une compagnie canadienne. Cette disposition demeure inchangée.

L'article prévoit également que le Ministre peut donner des directives à l'Office lorsqu'il y va de la sécurité ou de la sûreté de l'aviation civile internationale. S'il arrivait qu'un certain pays soit la cause de problèmes d'aviation, le Ministre pourrait dans le cadre de ses attributions, annuler les licences de la compagnie d'aviation de ce pays. La plupart de ces compagnies d'aviation sont des compagnies d'état. C'est là un pouvoir directionnel très spécial au regard de l'aviation internationale en raison de la nature vulnérable de ce secteur.

Je ne mentionnerai plus que deux autres points. L'article prévoit que l'Office peut demander aux transporteurs de fournir des renseignements en certains cas, soit sur l'assurance responsabilité qu'ils détiennent ou autres renseignements dont il a besoin pour régler une plainte particulière dont il a été saisi. Il ne s'agit pas d'un pouvoir absolu lui donnant droit de demander des renseignements en tout temps quand bon lui semble, puisque ces renseignements doivent être liés à un besoin spécifique.

L'article 102 porte sur les attributions de l'Office en matière de réglementation. Ces attributions font généralement pendant à celles de délivrance des licences et d'établissement des tarifs. Suite aux pourparlers du Comité de la Chambre des communes, on y a ajouté une clause, soit celle habilitant l'Office à réglementer les tarifs, taux et frais ainsi que les termes et conditions de transport applicables aux services aériens offerts aux personnes à mobilité réduite. Ces dernières avaient laissé entendre qu'elles craignaient perdre les droits acquis au terme du régime existant, mais le présent article leur garantit ces mêmes droits.

Nous allons voir qu'il sera plus facile de réglementer les services internationaux parce qu'ils demeureront réglementés jusqu'à ce que des ententes bilatérales viennent y mettre fin. Le projet de loi prévoit également plus de pouvoirs visant la

[Text]

late northern services because some degree of regulation has been maintained there.

The final sections deal with enforcement. There is a provision for administrative fines as well as through the courts. It also deals with transitional provisions which allow for the continuation of existing licences under the new act and for the issuance of new act type licences within the first year.

I think that is an overview of the act. I am prepared to answer any questions you might have.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: I have two groups of questions. One relates to safety. I would like to take up that one up first. I will stand over the others for a time because I am sure other senators want to raise questions.

To get a licence one has to have a Canadian aviation document. Is this document comparable to a document issued by the appropriate authority in the United States? Is it the same type of document?

Mr. Withers: Mr. Chairman, the document referred to is the definition of documents under the Aeronautics Act, 1985. In other words, it would be a Canadian operating certificate—

Senator Stewart: What would it cover?

Mr. Withers: I would ask Mr. LaFrance or Mr. Douglas to cover the provisions of the documentation under the Aeronautics Act.

Mr. Donald J. Douglas, Director, Licensing and Certification Branch, Department of Transport: The operating certificate describes in quite extensive detail the facilities and functions an operator has to have in place to ensure us that he can operate a safe service. It talks about chief pilots, management personnel in the company, the facilities in terms of maintenance and that sort of thing.

Senator Stewart: Our requirements are in tandem or parallel—

Mr. Douglas: It is very similar to what is in place in the United States.

Senator Stewart: Does Delta Airlines provide many services through Canadian airspace?

Mr. Douglas: I believe they operate into Montreal, but there are no extensive services in Canada.

Senator Stewart: But through Canadian airspace—

Mr. Douglas: Yes, they do.

Senator Stewart: You are familiar with the recent rash of near accidents which has descended on Delta. Are you prepared to say these accidents have nothing to do with the relaxation or elimination of economic regulation?

[Traduction]

réglementation des services dans la zone nord parce qu'ils n'ont pas jusqu'à présent été trop touchés par la déréglementation.

Les derniers articles touchent l'application de la Loi. On y prévoit des amendes imposées par l'administration ou par les tribunaux. Ils traitent également des mesures de transition qui permettront aux titulaires de licences délivrées aux termes de la loi existante de les conserver et d'en obtenir de nouvelles au cours de la première année d'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Je pense que c'est là une lacune de ce projet de loi. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: J'ai deux groupes de questions à vous poser. L'un porte sur la sécurité. J'aimerais commencer par ce sujet. J'attendrai pour poser les autres questions parce que je suis sûr que les autres sénateurs auront également des questions à vous poser.

Pour obtenir une licence, il faut avoir un document d'aviation canadien. Est-ce que ce document est semblable à celui qui est émis par les autorités compétentes aux États-Unis? S'agit-il du même type de document.

M. Withers: Monsieur le président, le document en question est la définition des prescriptions contenues dans la Loi sur l'aéronautique, 1985. Autrement dit, il s'agirait d'un certificat canadien d'exploitation—

Le sénateur Stewart: Que couvrirait ce document?

M. Withers: Je demanderais à M. LaFrance ou M. Douglas d'expliquer les dispositions de la réglementation prescrite dans la Loi sur l'aéronautique.

M. Donald J. Douglas, directeur, Délivrance de licences et certificats, ministère des Transports: Le certificat d'exploitation décrit de façon très détaillée les installations et les fonctions dont doit disposer l'opérateur pour assurer qu'il peut exploiter le service en toute sécurité. Le document traite des chefs pilotes, des gestionnaires de la compagnie, de l'entretien des installations, etc.

Le sénateur Stewart: Nos besoins sont en tandem ou en parallèle—

M. Douglas: Ils sont semblables aux structures en place aux États-Unis.

Le sénateur Stewart: La compagnie Delta Airlines assure-t-elle de nombreux services dans l'espace aérien canadien?

M. Douglas: je crois que cette compagnie a des infrastructures à Montréal, mais que ses services sont limités pour l'ensemble du Canada.

Le sénateur Stewart: Mais dans l'espace aérien canadien—

M. Douglas: C'est exact.

Le sénateur Douglas: Vous êtes au courant de la récente série de quasi-accidents qui se sont abattus sur la Delta. Iriez-vous jusqu'à dire que ces incidents n'ont rien à voir avec le relâchement ou l'élimination de réglementation économique?

[Text]

Mr. Withers: Mr. Chairman, it would not be appropriate for us to discuss an article under deliberation by the Canadian Aviation Safety Board.

Senator Stewart: In other words, we cannot talk about safety in the real world tonight.

Mr. Withers: We can, but you specifically referred it to the Delta incident and I do not think it is appropriate to comment on something under consideration.

Senator Stewart: Historically Delta was one of the most prestigious airlines in the United States. Now we have this series of incidents, some of them mighty curious. There must be some explanation other than acts of supernatural beings, diabolic or otherwise. I think the committee has to know if there is any real possibility that this may be related to the elimination of some form of economic regulation.

Mr. Withers: On the specific case of Delta, there is a well-known cliché about Murphy's law. Perhaps not so many know McNamara's principle, which is that Murphy was an optimist. From time to time the best-run families can have a series of unfortunate incidents. I can recall when I was under severe pressure as chief of the defence staff and we lost a number of 104 aircraft. There was no link among any of those events.

In the case of Delta, our own Canadian Aviation Safety Board is examining the incident that occurred on July 8, 1987, over the North Atlantic, an airspace for which we are responsible, involving aircraft from Continental and Delta. The FAA is also examining the other incidents occurring.

As to there being a causal link between airline deregulation and safety in the United States, the results of any and all work we have seen about this is that there is no causal connection whatsoever. I refer to a recently-published paper by Thomas Gale-Moore.

Senator Stewart: Could we have the date and where it was published?

Mr. Withers: It was published last Friday at Northwestern University. I will read from it:

Although deregulation and partial deregulation have brought great benefits to the economy and the consumer, some interests have been adversely affected. In the airline industry, organized labor has been the principal loser. To this day, the major large airlines are attempting to bring down their inflated labor costs. A number of airlines have established dual pay schemes where new employees are paid less.

The losers in both the airline and the motor carrier industries have not been able to claim that deregulation has hurt the consumer or shipper. In fact, both have benefited significantly. The losers have however asserted that

[Traduction]

M. Withers: Monsieur le président, je crois que l'endroit est mal choisi pour discuter d'un sujet présentement à l'étude par le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le sénateur Stewart: Autrement dit, on ne peut pas discuter des vrais problèmes de sécurité ici ce soir.

M. Withers: Bien sûr que nous pouvons, mais votre intervention se rapporte essentiellement aux incidents de la Delta et je ne crois pas qu'il soit approprié de commenter ce sujet en particulier.

Le sénateur Stewart: La compagnie Delta est depuis toujours reconnue comme l'une des lignes aériennes les plus prestigieuses aux États-Unis. Voilà que cette série d'incidents se produit et que certains d'entre eux sont pour le moins étranges. Il doit bien y avoir des explications autres que l'intervention d'êtres surnaturels, diaboliques ou je ne sais quoi. Je crois que le comité est en droit de savoir s'il est possible de rattacher cela au relâchement d'une certaine forme de réglementation économique.

M. Withers: En ce qui concerne la compagnie Delta, tout le monde connaît la loi de Murphy, mais on connaît peut-être moins le principe de McNamara qui dit que Murphy était un optimiste. De temps à autres, même les meilleures familles peuvent subir une série de revers. Je me souviens avoir subi des pressions énormes en tant que chef de l'état-major de la Défense lorsque nous avons perdu 104 aéronefs. Il n'y avait aucun lien entre chacun de ces événements.

Dans le cas de la Delta, notre propre Bureau canadien de la sécurité aérienne enquête sur l'incident qui s'est produit le 8 juillet 1987 au-dessus de l'Atlantique nord, espace aérien sous notre juridiction, impliquant un aéronef de la Continental et un autre de la Delta. La FAA enquête également sur les autres incidents qui se sont produits.

Quant à savoir s'il y a un lien causal entre la déréglementation des lignes aériennes et la sécurité aux États-Unis, les résultats de toutes les études qui nous ont été soumises à ce sujet indiquent qu'il n'y a absolument aucun lien causal entre les deux. Je fais référence à un document publié récemment par Thomas Gale-Moore.

Le sénateur Stewart: Serait-il possible d'obtenir la date et le lieu de publication?

M. Withers: Le document a été publié vendredi dernier à l'Université Northwestern. Je vous en lis des passages:

Même si la déréglementation totale ou partielle a été très avantageuse pour l'économie et le consommateur, certains groupes en ont souffert. Dans l'industrie de transport aérien, les syndicats ont été les grands perdants. Jusqu'à maintenant, les principales grandes compagnies aériennes tentent de réduire les coûts élevés de main d'œuvre. Un certain nombre d'entre elles ont établi des doubles échelles de salaires, où les nouveaux employés reçoivent un salaire inférieur.

Les perdants, tant dans l'industrie du transport aérien que dans celle du transport routier n'ont pu prétendre que la déréglementation a nui aux consommateurs ou aux expéditeurs. En fait, ces deux groupes ont largement profité de la situation. Les perdants ont toutefois affirmé que

[Text]

safety has been compromised, although virtually all of their evidence has been anecdotal.

It goes on to state that:

There is no question at all of there being a linkage. If safety regulation is effective, then the question of whether economic deregulation reduces the incentive to provide safety is moot.

However, as he does point out:

The United States has, since the passage of the Airline Deregulation Act in 1978, enjoyed the best record in the history of aviation.

Senator Stewart: Yes, but you are not suggesting that this is a comment on the Delta situation?

Mr. Withers: No, sir, I am not. I dealt first of all with the Delta situation and suggested to you that it would not be appropriate for us to comment on it today.

Senator Stewart: But you gave an example from your own previous experience where there was a series of incidents involving equipment. I am damned sure that you did not rest easy until you had established that there was no link. Is that not correct?

Mr. Withers: That is correct, and the Federal Aviation Administration in the United States is not resting either; they are investigating.

Senator Stewart: Yes. Nevertheless, it is now being proposed that we go ahead with some relaxation of economic regulation in Canada, and it has not yet been established empirically whether or not there is any link in this rather notable example. It may well be that there is no link. It nevertheless seems to me that it is incumbent upon you not to recommend that we go ahead until such time as it has been empirically demonstrated that there is indeed no link. We cannot go ahead on mere guess. It may be an excellent guess, but there is a question of probability in there.

Mr. Withers: I would say, sir, that the probability is sufficiently small that . . .

Senator Stewart: What do you mean by "sufficiently small"? Perhaps two out of a hundred?

Mr. Withers: Thinking of the number of movements that occur, sir, in the country and over the North Atlantic in a year, considering all the years that have gone by since the passage of the Airline Deregulation Act, and in view of the restructuring in the Canadian airline industry which has occurred since the domestic air policy was changed in 1984, I do not think it is necessary to delay anything.

Senator Stewart: Now you refuse to focus on the whole syndrome. You talk about the one incident or perhaps the two over the Atlantic. We clearly have what looks like a pattern in the Delta situation, and it seems to me that it is incumbent upon you to focus on that. As long as there is a possibility—

[Traduction]

la sécurité avait été compromise, même si presque toutes leurs preuves étaient anecdotiques.

L'auteur poursuit en disant:

Il n'est absolument pas question d'établir un lien entre les incidents. Si les règlements de sécurité sont efficaces, alors la question de savoir si la déréglementation économique nuit à la sécurité ne se pose pas.

Toutefois, comme l'auteur le précise:

Les États-Unis, depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la déréglementation en 1978, n'ont jamais connu si peu d'accidents dans l'histoire de l'aviation.

Le sénateur Stewart: Oui, mais vous ne voulez pas insinuer que ce commentaire se rapporte au problème de la compagnie Delta?

M. Withers: Non monsieur. J'ai d'abord discuté du problème de la Delta en vous disant qu'il ne serait pas approprié pour nous d'en parler aujourd'hui.

Le sénateur Stewart: Vous avez pourtant cité un exemple tiré de votre propre expérience où une série d'incidents se sont produits avec de l'équipement. Je suis convaincu que la question vous a préoccupé tant que vous n'avez pas établi qu'il n'y avait aucun lien entre les événements. Est-ce exact?

M. Withers: En effet, et la Federal Aviation Administration des États-Unis est également préoccupé; des enquêtes sont en cours.

Le sénateur Stewart: Bien sûr. Néanmoins, on propose d'aller de l'avant avec un certain relâchement de la réglementation économique au Canada, et nous n'avons pas encore établi de façon empirique s'il existe un lien entre les événements importants que nous venons de citer. Il se peut fort bien qu'il n'y en ait pas. Mais il me semble toutefois qu'il est de votre devoir de ne pas recommander de procéder à la déréglementation tant qu'on aura pas démontré de façon empirique qu'il n'y a effectivement aucun lien. On ne peut pas aller de l'avant en se basant sur une simple conjecture. Il se peut que la conjecture soit excellente, mais il y a une question de probabilité dans tout cela.

M. Withers: Je dirais, Monsieur, que les probabilités sont très minces pour . . .

Le sénateur Stewart: Que voulez-vous dire par «très mince»? 2 p. 100 peut-être?

M. Withers: Monsieur, quand on songe aux mouvements d'aéronefs dans le pays et au-dessus de l'Atlantique nord au cours d'une année, si l'on tient compte de toutes les années qui se sont écoulées depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur la déréglementation du transport aérien et à la lumière de la restructuration que connaît l'industrie canadienne du transport aérien depuis que la politique aérienne domestique a été modifiée en 1984, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de retarder quoi que ce soit.

Le sénateur Stewart: Refuseriez-vous de vous pencher sur l'ensemble du problème. Vous parlez d'un seul incident ou peut-être des deux incidents au-dessus de l'Atlantique. Nous sommes clairement en présence de ce qui semble être une tendance dans le cas de la Delta et il me semble qu'il est de votre

[Text]

perhaps one in a hundred—that there is a connection with economic deregulation in the United States, whether it is because of failure to maintain equipment or because pilots are flying too long hours or whether they are angry with their bosses, we should not be going ahead.

Mr. Withers: That is your view, sir.

Senator Stewart: But you, on the other hand, are prepared to go ahead, notwithstanding that we have this series of incidents—not just the one over the North Atlantic—a series of incidents which may possibly turn out to be a direct or an indirect consequence of the degree of economic deregulation in the United States. Is that correct?

Mr. Withers: It would be my estimate, sir, that it has nothing to do with economic deregulation.

Senator Stewart: Yes, but you are saying “estimate”.

Mr. Withers: That is right.

Senator Stewart: It is only a guess.

Mr. Withers: I would hope it is more than a guess.

Senator Stewart: What is the difference a guess and an estimate?

Mr. Withers: I think an estimate is somewhat more informed.

Senator Stewart: You are saying you are making a good guess based on experience. It is not just anybody's guess, it is your guess.

Mr. Withers: I would go further and say it would be my advice. If you were to ask me whether we should delay economic deregulation because of the most recent examples of Delta, my answer would be no.

Senator Stewart: You are not prepared to say categorically there is no relationship. When all the investigation has come out on these Delta incidents, you are not prepared to state categorically there is no relationship.

Mr. Withers: I have not seen the evidence. I do not categorically say anything, sir, unless I have seen the evidence.

Senator Stewart: All right. So you cannot state categorically there is no relationship; that is fine. Thank you.

Senator Stollery: I would like to ask a couple of questions about the results of the American deregulation. I must say I do feel a bit silly; every time we have been doing anything with this bill, we always refer to the American experience, as if they have the only airlines and only trucks in the western world. I really must say that I do not like this whole business of doing legislation because other people have done legislation. Our neighbours to the south have done legislation, so therefore we are doing legislation, so therefore we have to use their figures and statistics, because we do not have any.

I would ask, however, whether there is any evidence about congestion. I know congestion is not something you can easily quantify. Senator Stewart was talking about the Delta business

[Traduction]

devoir de vous pencher sur ce point. Tant et aussi longtemps qu'il y a possibilité—peut-être une sur cent—qu'un lien existe entre les incidents et la déréglementation économique aux États-Unis, que ce soit à cause du mauvais entretien de l'équipement, que les pilotes effectuent de trop longues heures de vol ou qu'ils sont en colère contre leur patron, nous ne devrions pas aller de l'avant avec ce projet.

M. Withers: C'est votre point de vue, Monsieur.

Le sénateur Stewart: Mais malgré cela vous êtes prêt à aller de l'avant en dépit de cette série d'incidents—il ne s'agit pas seulement de celui qui s'est passé au-dessus de l'Atlantique—une série d'incidents qui peuvent se révéler être une conséquence directe ou indirecte du degré de déréglementation économique aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Withers: J'estime, Monsieur, que cela n'a rien à voir avec la déréglementation économique.

Le sénateur Stewart: D'accord, mais vous avez dit «estime».

M. Withers: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Ce n'est qu'une conjecture.

M. Withers: J'espère que c'est plus qu'une conjecture.

Le sénateur Stewart: Quelle est la différence entre conjecture et estimation?

M. Withers: Je pense qu'une estimation est en quelque sorte mieux étayée.

Le sénateur Stewart: Vous dites que vous faites une bonne estimation basée sur votre expérience. Il ne s'agit pas d'une estimation quelconque, mais de la vôtre.

M. Withers: J'irais même plus loin en disant que je le conseille. Si vous me demandiez de retarder la déréglementation économique à cause des exemples récents avec la compagnie Delta, ma réponse serait non.

Le sénateur Stewart: Vous n'êtes pas prêt à déclarer catégoriquement qu'il n'y a pas de lien entre les incidents et la déréglementation. Quand tous les résultats d'enquête seront connus sur les incidents de la Delta, vous ne serez pas prêt à déclarer catégoriquement qu'il n'y a pas de lien.

M. Withers: Je n'ai pas vu de preuves. Je ne déclare rien catégoriquement, monsieur, à moins d'avoir vu des preuves.

Le sénateur Stewart: D'accord. Ainsi vous ne pouvez déclarer catégoriquement qu'il n'y a pas de lien; très bien, merci.

Le sénateur Stollery: J'aimerais poser quelques questions sur les résultats de la déréglementation aux États-Unis. Je dois admettre que je me sens un peu ridicule car à chaque fois que nous discutons de ce projet de loi, nous nous rapportons toujours à l'expérience américaine, comme si les américains étaient les seuls à posséder des lignes aériennes et des camions en occident. Je dois dire que je n'aime pas du tout légiférer sur des points qui ont déjà fait l'objet d'une législation par d'autres personnes. Puisque nos voisins du sud ont légiféré, il nous faut légiférer à notre tour. C'est pourquoi nous devons utiliser leurs chiffres et leurs statistiques puisque nous n'en avons aucune.

J'aimerais savoir si nous avons des preuves sur l'engorgement. Je sais que l'engorgement est difficilement quantifiable. Le sénateur Stewart a parlé du passage de la compagnie Delta

[Text]

over the Atlantic in Canadian air space. This is certainly one issue. But I would like to ask whether there is any evidence about what has happened around U.S. airports, like Atlanta, for example. Atlanta has become almost a legend to air travellers about a place to keep away from because of the congestion. I am not a pilot, and I do not know anything about flying airplanes. But I assume that if there is a lot of congestion in the terminal building, there is probably a lot of congestion upstairs as well. Perhaps this is why the airplanes are always late.

Is there any evidence? Can you tell us what the record is for airplanes arriving on time in Atlanta, for example? Surely there must be information about what has happened to punctuality in airplanes since they embarked on their deregulation program. Has it had an effect?

Mr. Withers: Mr. Chairman, first of all, just to set the record straight, it was not the government's decision to move to economic regulatory reform simply because the United States did. It was a policy decision taken by the government based on a number of factors.

Senator Stollery: Certainly the Americans went on a major deregulation program in the 1970s. We have all been around here for a long time and we all know it certainly has affected the political rhetoric in Canada. We cannot really deny it.

Mr. Withers: Dealing with the question of congestion at United States airports, while I cannot speak to the particular case of Atlanta because I—

Senator Stollery: Atlanta is a good one, because it is a very big airport and it has grown a lot bigger since deregulation.

Mr. Withers: Yes, as has Chicago's O'Hare, as has Kennedy, as has LaGuardia; even the white elephant of the U.S. airport system, Dulles, is now overcrowded. So there have been delays.

One should recall the strike in 1981, following which the U.S. government set about to rebuild the air traffic control system, and so therefore there was a need to compensate for the shortage of controllers, and therefore separations were increased in the United States procedurally. When you increase separations, you produce fewer slots to go on that airway and so delays become the order of the day.

The fact is of course that delays in themselves do not reduce safety. The congestion that one sees in the terminals is not representative of what is happening on the air side, where there is indeed quite a controlled situation. It should also be noted that since deregulation, the Americans have told us that their passenger miles flown have jumped 72%.

It is often argued that the congestion one sees in the terminals translates directly into a safety problem on the other side. According to our evidence, this is not the case.

Senator Stollery: All right. I was not specifically addressing myself to the safety issue; of course it is an important issue. I

[Traduction]

dans l'espace aérien canadien au-dessus de l'Atlantique. Il s'agit là d'une question. Mais j'aimerais savoir si nous avons des preuves sur ce qui se passe dans les aéroports américains comme celui d'Atlanta, par exemple. Atlanta est presque devenu une légende pour les voyageurs aériens puisque cet aéroport est devenu l'endroit à éviter en raison de l'engorgement. Je ne suis pas pilote et je ne connais rien au pilotage d'un avion. Mais je suppose que s'il y a beaucoup d'engorgement dans l'aérogare, il y en a autant dans le ciel. C'est peut être pourquoi les vols sont toujours en retard.

Avons-nous des preuves? Pouvez-vous nous donner des statistiques relativement à la ponctualité des aéronefs à Atlanta par exemple? Il doit bien y avoir des renseignements disponibles quant à la ponctualité des aéronefs depuis le lancement du programme de déréglementation. Cela a-t-il eu une incidence?

M. Withers: Monsieur le président, d'abord, pour mettre les choses au point, il importe de préciser que le gouvernement n'a pas décidé de procéder à une réforme de la réglementation économique simplement parce que les États-Unis l'ont fait. Il s'agissait d'une décision basée sur un certain nombre de facteurs.

Le sénateur Stollery: Les américains ont lancé un programme important de déréglementation dans les années 1970. Nous sommes ici depuis assez longtemps pour savoir que cela a certainement eu un effet sur la rhétorique politique au Canada. Il serait difficile de le nier.

M. Withers: En ce qui concerne l'engorgement dans les aéroports des États-Unis, même si je ne peux pas parler du cas particulier d'Atlanta parce que je...

Le sénateur Stollery: Atlanta est un bon exemple, car c'est un très gros aéroport qui a pris encore plus d'ampleur depuis la déréglementation.

M. Withers: Bien sûr, comme c'est le cas de l'aéroport O'Hare de Chicago, de Kennedy, de La Guardia; même Dulles, l'éléphant blanc du système aéroportuaire des États-Unis, est maintenant débordé. Il y a donc eu des retards.

On se souvient de la grève de 1981, à la suite de quoi le gouvernement des États-Unis s'est affairé à restructurer son système de contrôle de la circulation aérienne. Il a fallu à ce moment-là compenser la pénurie de contrôleurs et augmenter les espacements procéduraux aux États-Unis. Quand on augmente les espacements, on obtient un nombre réduit de créneaux pour une piste et les retards deviennent courants.

Bien sûr les retards en eux-mêmes n'influent pas sur la sécurité. L'engorgement que nous observons dans les aérogares n'est pas représentatif de ce qui se passe au-dessus de l'aéroport où la situation est parfaitement contrôlée. On notera également que depuis la déréglementation, les américains nous ont fait savoir que leur nombre de passagers/mille transportés a augmenté de 72 p. 100.

On prétend souvent que l'engorgement observé dans les aérogares se traduit directement par un problème de sécurité du côté piste. D'après les preuves que nous avons en main, ce n'est pas le cas.

Le sénateur Stollery: D'accord. Ma question ne portait pas spécifiquement sur l'aspect sécurité, même s'il s'agit évidem-

[Text]

think what I am talking about is the effect it has had on the average traveller's adventures when he or she is taking air-planes.

Obviously the only argument in favour of deregulation—that I can think of, at any rate—is that it is going to have more competition and so the tickets will be cheaper; there is more turnover, there are more customers, so there are many more people wandering around the airport. That would seem to me to be self-evident. So my question is not aimed specifically at safety, because there is such a thing as comfort as well, and I think the government would agree that we are trying to strike a balance.

We are trying to strike the usual balance that has been attempted for 50 or 60 or many more years in these regulated industries; that is, to strike the balance where there is enough competition and on the other hand where there is also enough service and where the price is kept reasonable and so is the service. That is the context in which I am asking my question.

I would like to talk about Atlanta; I think Atlanta is a reasonable example because it has grown so large, so I go back to my question—but let me just take a step back here for a second. If an airline schedule under IATA regulations, as I understand them, publishes a time of departure and a time of arrival, that is supposed to mean something. They do not put a 13.27 arrival because they just sort of picked it out of the air; they must presume the plane is going to arrive at 13.27, and if the plane arrives at 14.27 then we have to presume something is wrong.

Maybe there is no safety element, but I suppose if they had landed at 13.27 there would have been a real safety element; I guess they would have crashed or they would not have landed an hour later because they were somewhere else, and they were somewhere else because they were late or they could not land at the airport because they were going around in circles, which we have all had happen to us.

Could you give us some statistics and facts on this question of departures and arrivals since deregulation of say Eastern Airlines or of Continental Airlines or any airline you want to take?

Mr. Withers: I do not know if any of my colleagues have any figures in front of them.

Senator Stollery: But surely we must have figures on this.

Mr. Withers: You asked specifically about the air carriers in the United States, and the answer is no, we do not have the actual statistics today. I can quote two cases. The number of complaints per 100,000 passengers is the measure used by the U.S. Department of Transportation to determine dissatisfaction. The highest rate was Continental at 25 per 100,000, followed by Eastern at 8 per 100,000. That was as of two months ago.

Senator Stollery: Is that high or low?

Mr. Withers: Very high. Continental was very high.

[Traduction]

ment d'une question importante. Mon intervention portait plus sur l'effet que cela a eu sur le voyageur moyen lorsqu'il ou elle prend l'avion.

De toute évidence, le seul argument en faveur de la déréglementation—auquel je peux penser, dans tous les cas—est que la concurrence sera plus forte et que les billets coûteront moins cher; une plus grande rotation signifie un plus grand nombre de clients et, par conséquent, plus de monde dans les aéroports. Cela m'apparaît tout à fait évident. Ma question ne vise pas essentiellement la sécurité, mais un aspect qui s'appelle le bien-être et je crois que le gouvernement devrait reconnaître que nous essayons de créer un équilibre.

Dans ces industries réglementées, nous essayons de créer cet équilibre depuis 50 ou 60 ans, voire plus encore; c'est-à-dire de créer un équilibre entre la concurrence et les services tout en maintenant des prix raisonnables. C'est dans ce contexte que je pose ma question.

J'aimerais parler d'Atlanta; je crois qu'il s'agit d'un bon exemple étant donné l'expansion qu'a connue cet aéroport. Je reviens à ma question—mais j'aimerais revenir en arrière pendant un instant. Lorsqu'une compagnie aérienne affiche une heure d'arrivée et une heure de départ, conformément au règlement de l'ACTA tel que je le comprends, cela veut dire quelque chose. La compagnie n'affiche pas 13.27 comme heure d'arrivée uniquement pour le plaisir d'afficher un horaire. On suppose donc que l'avion devrait arriver à 13.27 et si elle arrive à 14.27, on peut supposer que quelque chose ne marche pas.

Il ne s'agit peut-être pas d'un élément de sécurité, mais je suppose que si l'atterrissage s'était produit à 13.27 cela aurait constitué un élément de sécurité. On peut supposer que l'avion s'est écrasé, sinon il n'aurait pas atterri avec une heure de retard ou qu'il était ailleurs et que s'il était ailleurs c'est parce qu'il était en retard ou qu'il ne pouvait pas atterrir à l'aéroport et qu'il tournait en rond. Nous avons tous connu ce genre de situation.

Pouvez-vous nous donner des statistiques et des faits relativement à cette question de départs et d'arrivées depuis la déréglementation pour Eastern Airlines, ou Continental Airlines ou toute autre ligne aérienne?

M. Withers: Je ne sais pas si mes collègues ont des chiffres avec eux.

Le sénateur Stollery: Il importe que nous ayons des données sur cette question.

M. Withers: Votre question porte spécifiquement sur les transporteurs aériens aux États-Unis. La réponse est non, nous n'avons pas les statistiques avec nous aujourd'hui. Je peux quand même citer deux cas. Le nombre de plaintes par 100 000 passagers est la mesure utilisée par le Département des transports des États-Unis pour évaluer le taux d'insatisfaction. Le taux le plus élevé a été enregistré par la Continental avec 25 par 100 000, suivi par Eastern avec 8 par 100 000. Ces statistiques remontent à deux mois.

Le sénateur Stollery: Est-ce élevé ou faible?

M. Withers: Très élevé. Le taux pour la Continental était très élevé.

[Text]

Senator Stollery: What is it with Air Canada?

Mr. Withers: We do not use the same reporting system. In 1985 the six U.S. airports reported to be having the most delays were based on the number of passengers serviced among the 12 busiest airports in the world. Our busiest is Pearson; it ranked 19th in the world that year, with 16 million passengers.

Senator Stollery: A pretty busy airport, in other words?

Mr. Withers: Yes, about a third as busy as O'Hare. On the basis of aircraft movements, in 1985 Pearson was ranked 24.

We have a measurement of delay called "gate-holds". It lists airplanes that have to wait more than five minutes to get a gate. The gate-holds have gone up at Pearson. This is a terminal problem as opposed to an air-site problem. But from 1984 to 1985, we went from 5 to about 300 per year at Pearson. That is why we are building a third terminal.

Senator Stollery: It seems that it would not be unreasonable to compare regulated and deregulated lines and airports. But we do not have that information because the statistical base is different. Correct?

Mr. Withers: We could get it, but we do not have it with us tonight.

Senator Stollery: I would like to know if deregulation in the United States has resulted in increasing passenger delays at airports.

Mr. Withers: We will get that for you.

Ms. Bloodworth: We are not changing the system in Canada the way they did in the United States. There has been a gradual relaxation of regulation in Canada. I say that because it sometimes makes our figures more difficult to compare. Their deregulation took place immediately; ours is more gradual, and appears less as a result.

Senator Stollery: I think anyone with an eye has noticed how increasingly terrible it is becoming to travel through U.S. airports. I suspect that a lot of that is the result of changing airlines. Could you give us some kind of a picture as to what has taken place in the airline industry in the United States over the last . . . well, how long is it since they did this deregulation in the U.S.?

Mr. Withers: It has been since 1978.

Senator Stollery: Are you holding up the study that would tell me what I am just about to ask? Is that what you are doing? Is that what you are waving in front of me?

Senator Stewart: I have a study, which was given to me, I think, by the Department of Transport, by William A. Jordan,

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Quels sont les chiffres pour Air Canada?

M. Withers: Nous n'utilisons pas le même barème. En 1985, les six aéroports des États-Unis qui comptaient le plus grand nombre de retards ont été déterminés d'après le nombre de passagers qui ont fréquenté les 12 aéroports les plus achalandés au monde. Pearson est le plus achalandé de nos aéroports; il se classait 19^e au monde en 1985, avec 16 millions de passagers.

Le sénateur Stollery: Autrement dit, c'est un aéroport très fréquenté.

M. Withers: En effet. Environ le tiers de l'achalandage de l'aéroport O'Hare. En ce qui concerne le mouvements des aéronefs, en 1985, Pearson se classait 24^e.

Nous avons un barème de mesure appelé «mise en attente». Ce système donne une liste des aéronefs qui doivent attendre plus de cinq minutes pour accéder à une barrière. La mise en attente s'est accrue à Pearson. C'est un problème qui se manifeste du côté aérogare et non du côté piste. Pour les années 1984 et 1985, nous sommes passé de 5 à 300 par année à l'aéroport Pearson. C'est pourquoi nous construisons une troisième aérogare.

Le sénateur Stollery: Il ne me semblerait pas déraisonnable de comparer les lignes aériennes et les aéroports réglementés et déréglementés. Mais nous n'avons pas ce genre d'information parce que les calculs statistiques sont différents. Est-ce exact.

M. Withers: Nous pourrions obtenir ces renseignements, mais nous ne les avons avec nous ce soir.

Le sénateur Stollery: J'aimerais savoir si la déréglementation aux États-Unis a entraîné un accroissement du retard des passagers dans les aéroports.

M. Withers: Nous pouvons obtenir ces renseignements pour vous.

Mme Bloodworth: Nous ne changeons pas le système au Canada de la même manière qu'aux États-Unis. Il y a eu un relâchement graduel de la réglementation au Canada. Je précise ce point parce que cela complique la comparaison de nos données. Leur déréglementation s'est faite d'un trait; la nôtre est plus graduelle et les résultats sont moins apparents.

Le sénateur Stollery: Je crois que quiconque a le sens de l'observation a remarqué à quel point c'est de plus en plus terrible de voyager en empruntant les aéroports aux États-Unis. Je soupçonne qu'une bonne partie de cette situation est imputable aux changements de lignes aériennes. Pouvez-vous nous brosser une sorte de tableau de ce qui s'est passé dans l'industrie des transports aériens aux États-Unis aux cours des dernières . . . bon, depuis combien de temps les États-Unis ont-ils procédé à la déréglementation?

M. Withers: Depuis 1978.

Le sénateur Stollery: Auriez-vous entre les mains l'étude qui répondrait à la question que je suis sur le point de poser? Est-ce cela que vous brandissez devant moi?

Le sénateur Stewart: J'ai en main une étude qui, je crois, m'a été remise par William A. Jordan du ministère des Trans-

[Text]

A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States.

Senator Graham: If you want anything further, you are going to have to read the whole thing before breakfast.

Senator Stollery: Well, there we are. I will still ask my question. I say it because anyone from Ottawa, in particular, who has watched the changing airline scene over the last three or four years . . . Pilgrim has come and gone. Eastern has come and gone. Others come and go with great frequency, so you are not sure just what kind of a ticket you are going to get or who is going to be issuing it to you.

Take this week, for example—not sort of three years ago or not mysteriously, but if you want to go to Miami, just what airline is actually going to wind up taking you there on what flight? You might not find it until you actually get out to the airport. I accept that Senator Stewart has given me this comparative analysis of airline performance in Canada and the United States, but I would still like to have a little direct evidence from the deputy minister, if I may.

Mr. Withers: Without trying to go into all of Bill Jordan's evidence, it has of course been a roller-coaster in the United States, with many reorganizations, several bankruptcies, a phoenix performance from some, a disappearance of others. Perhaps now it is starting to settle down with the most recent mergers and acquisitions that have taken place, but it has really been a very roller-coasterish kind of thing.

It has been very interesting to see the deliberation and the calmness, if you will, that has characterized the restructuring of the Canadian carriers. One has seen in Canadian Airlines International Limited the end result of a number of restructuring moves that have taken place right across the country, literally from Halifax and St. John's to Vancouver, in what I would suggest, Mr. Chairman, is a very orderly and deliberate sort of way with the service provision continuing and . . .

Senator Stollery: I do not want to put words in your mouth, but you are not envisaging the same kind of rollercoaster operation in Canada that they have had in the United States.

Mr. Withers: No, sir. As Senator Stewart suggested, I was guessing before, and my guess would be again that we have really seen the major restructuring in the industry. We have now three very, very significant air carriers in this country and a new group of regionals and commuters, and we generally do not see any explosions of the number of carriers . . . There will be more carriers entering the market—there is no doubt about it—but it will not be as in the United States.

Senator Stollery: Yes, well, I will let Senator Stewart ask his own questions. Go ahead.

Senator Stewart: No, I have had my turn.

Senator Stollery: Oh, all right. His question was does this mean there will be no continuing reduction of fares, which is the whole purpose of the operation?

[Traduction]

ports, il s'agit d'une étude comparative de la performance des lignes aériennes au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Graham: Si vous voulez en savoir plus, vous devrez nous lire tout le document avant le petit-déjeuner.

Le sénateur Stollery: Bon, voilà. Je vais quand même poser ma question. Je dis cela parce que quiconque vient d'Ottawa, en particulier, et qui a observé les changements qui se sont produits sur la scène des transporteurs aériens au cours des trois ou quatre dernières années . . . Pilgrim est venu et est reparti. Eastern en a fait de même. D'autres viennent et repartent à un tel rythme qu'on ne sait plus très bien quel genre de billets on obtient ou qu'elle compagnie vous le remet.

Cette semaine, par exemple—sans reculer trois ans en arrière ou sans que ce soit mystérieux, si vous voulez aller à Miami, quelle ligne aérienne vous y conduira et sur quel vol? Il est possible que vous ne l'appreniez qu'à l'aéroport. Je remercie le sénateur Stewart de m'avoir donné cette étude comparative sur la performance des lignes aériennes au Canada et aux États-Unis, mais j'aimerais quand même que le sous-ministre nous donne quelques exemples précis de la situation, si je peux me permettre.

M. Withers: Sans vouloir reprendre toute la démonstration de Bill Jordan, ce qui s'est passé aux États-Unis a été un véritable cirque. Nombreuses réorganisations, plusieurs faillites, des performances exceptionnelles pour certains et la disparition de certains autres. Les choses commencent peut-être à se calmer avec les fusions et les acquisitions récentes, mais c'était vraiment les montagnes russes.

Il a été très intéressant de voir le calme et la circonspection, si vous voulez, qui ont caractérisé la restructuration de l'industrie des transporteurs aériens au Canada. La création de la Canadian Airlines International Limited a été le résultat final d'un certain nombre de prises de contrôle à travers tout le pays, littéralement de Halifax et Saint-Jean à Vancouver, que je qualifierais, M. le président, de très ordonnées et réfléchies, tout en continuant d'offrir les services et . . .

Le sénateur Stollery: Je ne veux pas vous prêter d'intention, mais vous n'envisagez pas pour le Canada le même genre de montagnes russes qu'ont connu les États-Unis.

M. Withers: Non monsieur. Comme le sénateur Stewart l'a souligné, je me suis précédemment basé sur des conjectures, et je vous dirais une fois de plus que, selon moi, nous avons traversé les principales étapes de restructuration dans l'industrie. Nous avons maintenant trois très, très importantes compagnies de transporteurs aériens dans ce pays et un nouveau groupe de transporteurs régionaux et de compagnies de 3^e niveau. Nous n'assistons généralement pas à une explosion du nombre de transporteurs . . . D'autres transporteurs feront leur apparition sur le marché—il n'y pas de doute—mais ce ne sera jamais comme aux États-Unis.

Le sénateur Stollery: Oui, très bien, je vais laisser le sénateur Stewart poser ses propres questions. Allez-y.

Le sénateur Stewart: Non, j'ai déjà parlé.

Le sénateur Stollery: Bon, d'accord. Sa question était la suivante: cela veut-il dire que les tarifs ne continueront plus de baisser, ce qui est le but visé par cette opération.

[Text]

Mr. Withers: I think there will be very healthy competition, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman. My first impulse, as we are talking about air, is to complain about the lack of air-conditioning in this room. Perhaps, Mr. Chairman, you and the officials are using this ploy to shorten the hearing.

The Chairman: We had the same problem last week.

Senator Graham: Mr. Withers, we have heard many concerns expressed publicly and privately about the deterioration of working conditions: the longer shifts, the lower wages, the stress, the fatigue, and an increase in the possibility of human error. We have heard concerns expressed before the transportation committee. There was a statistic that in the U.S. near misses jumped from 311 in 1982 to 776 in 1985.

Mr. Withers, you seem confident that Canadians will be spared similar adverse effects as deregulation proceeds in this country. I am wondering if your anticipation about the effects in Canada leads you to be more relaxed than the U.S. experience warrants. If so, what are the key differences between the approaches to deregulation in the two countries that would account for the sense of optimism you have?

Mr. Withers: In regard to the U.S. experience, a recent paper says that though pilots have asserted that airlines are forcing them to work excessive hours under stressful conditions, the Federal Aviation Administration still restricts the number of flight hours per week.

Moreover, anecdotal evidence suggests that prior to deregulation many pilots held second jobs and consequently did not use the time allotted to rest. What we have found in our discussions with the FAA is that they do not see this as a factor. They are enforcing the restriction of the total number of hours being flown.

In terms of lower wages, in the United States some of the lines have arranged collective agreements that allow for a two-level wage for pilots. The new person coming onboard starts at a lower rate and will never attain the rate in the previous collective agreements. Once again, our colleagues in the FAA have seen no threat in this.

To deal with the question of near misses and the reported increase in them, I would call on Mr. LaFrance, who is a colleague of the head of the FAA.

Mr. Claude LaFrance, Assistant Deputy Minister, Department of Transport: This increase in the U.S. is at least partly due to improvements in reporting mechanisms. What have

[Traduction]

M. Withers: Je crois qu'il y aura une saine concurrence, monsieur le président.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Merci monsieur le président. Puisque nous parlons d'air, mon premier réflexe serait de me plaindre du manque de climatisation dans cette pièce. Se peut-il, monsieur le président, que vous vous serviez tous de cette technique pour écouter le débat.

Le président: Nous avons eu le même problème la semaine dernière.

Le sénateur Graham: M. Withers, un grand nombre de personnes nous ont exprimé, tant en public qu'en privé, leur inquiétude face à la détérioration des conditions de travail: l'augmentation des heures de travail par poste, les salaires plus bas, le stress, la fatigue et une augmentation possible du nombre d'erreurs humaines. Des personnes nous ont fait part de leurs préoccupations devant le comité des transports. Aux États-Unis, des statistiques indiquent que le nombre de quasi-collisions est passé de 311 en 1982 à 776 en 1985.

M. Withers, vous semblez croire que les Canadiens n'auront pas les mêmes problèmes lorsque la déréglementation entrera en vigueur au pays. Je me demande si votre anticipation relative aux conséquences d'un tel projet sur le Canada ne vous fait pas oublier les résultats de l'expérience américaine. Si c'est le cas, en quoi les approches des deux pays relatives à la déréglementation sont-elles différentes au point de justifier l'optimisme dont vous faites preuve?

M. Withers: En ce qui a trait à l'expérience américaine, il était stipulé dans un article récent que même si les pilotes ont affirmé que les compagnies aériennes les obligeaient à travailler un trop grand nombre d'heures dans des conditions stressantes, la Federal Aviation Administration limite encore le nombre de vols par semaine.

En outre, d'après des évidences anecdotiques, il semblerait qu'un grand nombre de pilotes occupaient, avant la déréglementation, un deuxième emploi et qu'ils n'utilisaient pas le temps qu'il leur était alloué pour se reposer. Nous nous sommes aperçus en discutant avec la FAA qu'ils ne pensent pas qu'il s'agit là d'un facteur important. Ils s'appliquent à faire observer leurs restrictions concernant le nombre total d'heures de vol.

En ce qui a trait aux salaires inférieurs, certaines compagnies aériennes américaines ont établi des conventions collectives dans lesquelles des salaires à deux niveaux étaient prévus pour les pilotes. La personne qui entre en fonction actuellement commence à un niveau inférieur et n'atteindra jamais le niveau qui était fixé dans les conventions collectives précédentes. A nouveau, nos confrères de la FAA ne semblaient pas préoccupés.

En ce qui a trait à la question des quasi-accidents et à la soi-disant augmentation de leur nombre, j'aimerais entendre le témoignage de M. LaFrance, un confrère du directeur de la FAA.

M. Claude LaFrance, sous-ministre adjoint, ministère des Transports: Cette augmentation du nombre de cas aux États-Unis est en partie imputable à l'amélioration des mécanismes

[Text]

been reported as near misses are quite often what we call in the business "loss of separation". In this, the space both in terms of altitude and forward distance is measured. This is what the air traffic controllers attempt to maintain. Any incidence where this separation becomes slightly or in fact shorter by any small amount is reported, so it does not mean that every one of this instance was really a catastrophe in the making. Still, we want to catch it at this early stage so that we can take preventive measures.

The problems in the airspace are not due only to congestion of the airspace or to economic deregulation. In Canada, we do not have congestion in the airspace that is a limiting factor. The limiting factor is the number of runways that we have in certain locations in relation to the traffic that wants to use it, and Pearson is a very good example, so what we do to the maximum extent possible is delay departures into a congested airport by a mechanism that we call "flow control". This is done on a regular basis with Pearson International and on an as-required basis at this time at Vancouver International, Montreal International, as well as with Edmonton and Calgary on a few occasions. It would be done whenever required, so we do not expect this to be a problem in Canadian airspace.

Senator Graham: Mr. Chairman, I wonder if either gentlemen would dispute the statistic which I quoted—that the number of near misses in the United States jumped from 311 in 1982 to 776 in 1985. I acknowledge what you have said with respect to better reporting, and I also might add a second question. When you talk about "loss of separation", is that new terminology that was developed between 1982 and 1985?

Mr. Withers: I afraid, sir, that I cannot tell you exactly when that was developed, but it is probably relatively new in terms of in the last four or five years, but this is the mechanism that allows us to catch possible deficiencies before they get to a dangerous status. The better reporting that is carried out both in the U.S. and in Canada is relatively recent—in the last few years.

Senator Graham: Mr. Chairman to Mr. Withers, we talk about the increases in the volume of traffic as a result of deregulation, and we have also heard a great deal about restraints in the Department of Transport, and those restraints might imply that the number of safety inspectors will not match the increase in the traffic. Can you give us some reassurances on this point?

Mr. Withers: Yes. We have, sir, in the last few years, actually increased the number of inspectors. More importantly, we have carried out a major study, just completed this spring, to examine the possible implications of economic regulatory reform on our regulatory requirements. We have come up with 28 very specific measures, which certainly include an increase of inspectors where required, but also a more efficient use of inspector time and a more efficient control of regulatory com-

[Traduction]

de rapport. Ce qui nous a été indiqué comme étant des quasi-accidents, ne sont souvent que ce que nous appelons dans notre jargon des «pertes d'espacement». En ce sens, l'espacement est mesuré en termes d'altitude autant que de distance. C'est ce que les contrôleurs aériens essaient de préserver. Tous les cas où cet espacement diminue le moins ou un tant soit peu sont signalés, mais cela ne veut pas dire qu'à chaque fois nous frisons la catastrophe. Nous voulons cependant en être informés au plus tôt afin de prendre des mesures préventives.

Les problèmes auxquels nous faisons face ne sont pas imputables qu'à l'encombrement de l'espace aérien ou à la déréglementation. Au Canada, notre espace aérien n'étant pas encombré, le facteur restrictif est le nombre de pistes que nous avons à certains endroits par rapport au nombre d'avions qui veulent les utiliser. L'aéroport Pearson en est un très bon exemple. Ce que nous faisons dans le mesure du possible, est de retarder les départs dans les aéroports encombrés au moyen d'un mécanisme que nous appelons «régulation du débit». Nous le faisons de façon régulière à l'aéroport international Pearson, au besoin actuellement aux aéroports internationaux de Montréal et de Vancouver, et à l'occasion aux aéroports d'Edmonton et de Calgary. Nous prendrons cette mesure chaque fois qu'il sera nécessaire et nous croyons donc ne pas avoir de problème dans l'espace aérien au Canada.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je me demande si l'un de vous deux mettra en doute les statistiques indiquant que le nombre de quasi-accidents aux États-Unis est passé de 311 en 1982 à 776 en 1985. J'admets avec vous qu'il y a de meilleurs mécanismes de rapport, mais je voudrais poser une autre question. Lorsque vous parlez de «perte d'espacement», s'agit-il d'une nouvelle terminologie qui a été adoptée entre 1982 et 1985?

M. Withers: Je ne peux malheureusement pas vous dire exactement quand cette nouvelle terminologie a été établie, mais c'est probablement relativement récent, disons au cours des derniers quatre ou cinq ans. Ce mécanisme nouveau permet de repérer les erreurs possibles avant qu'elles ne deviennent dangereuses. L'amélioration du processus de rapport tant au Canada qu'aux États-Unis est relativement récente... ces quelques dernières années.

Le sénateur Graham: Monsieur le président à monsieur Withers, nous avons discuté de l'augmentation du volume de la circulation à la suite de la déréglementation, et nous avons également beaucoup parlé des restrictions que subi le Ministère des Transports et qui font que le nombre d'inspecteurs chargés de la sécurité ne satisfait plus à l'augmentation de la circulation. Pouvez-vous nous donner quelques précisions à ce sujet.

M. Withers: Oui. Nous avons, monsieur, au cours des quelques dernières années augmenté en fait le nombre de nos inspecteurs. Surtout, nous venons de terminer au printemps, une étude approfondie portant sur des répercussions économiques possibles de la réforme des règlements sur nos exigences en matière de réglementation. Nous avons adopté 28 mesures très précises qui englobent, entre autres, une augmentation du nombre d'inspecteurs, le cas échéant, et également une meilleure utilisation du temps de ces derniers, de même qu'un con-

[Text]

pliance through inspections that are beamed where they are most needed.

We see now in Canada, in addition to an increase in air traffic and the numbers of airlines, a better affiliation of smaller carriers with the larger ones and we are trying to see to what extent the larger carriers are going to get involved in ensuring compliance of their affiliates.

Senator Graham: We take your word that efficiency has improved and the linkage has improved, but as a result of the increase in traffic, do you anticipate hiring any more inspectors to a significant number?

Mr. Withers: Yes I do, sir, over the years, but this is not directly linked to the increase in traffic; it is rather linked to the activities that are going on in the industry—for example, the numbers of carriers at any one time; the size of those carriers; the numbers of different types of airplanes; as well as the numbers of new carriers that will change from one particular type of airplane to another one or who will go on to other routes. These are the major moves we have to check on to ensure that a new carrier is completely qualified for that particular kind of work with that particular kind of equipment. This is the governing factor.

Senator Graham: Thank you. I would like to ask a couple of questions about the effects of deregulation on employment in the industry. Certainly there is a greater concentration in the industry. Some larger firms are taking over smaller firms. There is less competition. In December of 1986 *Business Week* stated that the six largest carriers now control 84% of the market as compared to 73% in 1978. It has been suggested that deregulation is going to lead to massive lay-offs. I am wondering what the government estimates are of the impact of C-18 unemployment in the airline industry.

Mr. Withers: Mr. Chairman, the experience in the United States has been an increase in employment in the air carrier industry, although there has been a decrease in the number of union employees in the industry. I think it is difficult to predict what will happen in Canada, except that as the business has gone up, I think there will be continual increases in the number of people employed in the air carrier industry.

I am trying to find some of the figures in the United States, but they do not come quickly to hand. I am sorry, Senator Graham. Generally speaking, we would expect an increase over time.

Senator Graham: What protection is there for displaced workers, if any? There were proposals, as I recall, of the other place to amend the bill to incorporate the provisions of the Labour Adjustment Benefits Act, but those proposals were rejected. I am wondering why.

[Traduction]

trôle plus efficace du respect des règlements, au moyen de vérifications effectuées là où elles sont les plus nécessaires.

En plus de l'augmentation de la circulation aérienne et du nombre de compagnies, nous avons maintenant au Canada une meilleure affiliation des plus petits transporteurs aux gros transporteurs. Nous essayons de voir jusqu'à quel point les gros transporteurs s'assurent de la conformité de leurs sociétés affiliées aux règlements.

Le sénateur Graham: Nous vous croyons quand vous dites que l'efficacité s'est accrue et que les liens se sont resserrés, mais à la suite de l'augmentation de la circulation, prévoyez-vous embaucher un nombre important d'inspecteurs?

M. Withers: Oui, monsieur, nous prévoyons le faire au cours des prochaines années, mais pas seulement en raison de l'augmentation de la circulation, plutôt en raison des activités reliées au domaine de l'industrie, dont le nombre de transporteurs à n'importe quel moment, la taille de ceux-ci, le nombre d'avions différents, de même que le nombre de nouveaux transporteurs qui passeront d'un type particulier d'avion à un autre, ou qui changeront de route. Ce sont les principaux points à vérifier pour s'assurer qu'un nouveau transporteur satisfait entièrement aux exigences particulières d'un type de travail effectué avec un type particulier d'équipement. Il s'agit là du facteur dominant.

Le sénateur Graham: Je vous remercie. J'aimerais poser quelques questions au sujet des répercussions de la déréglementation sur l'emploi dans l'industrie. Il y a, de toute évidence, une plus grande concentration dans l'industrie. Certaines sociétés plus importantes prennent le contrôle de sociétés plus petites. Il y a moins de concurrence. En décembre 1986, *Business Week* a déclaré que les six transporteurs les plus importants assuraient maintenant le contrôle de 84 p. 100 du marché par comparaison avec 73 p. 100 en 1978. On a déclaré que la déréglementation conduirait à des mises à pied massives. Je me demande qu'elles sont les estimations du gouvernement au sujet des répercussions du chômage (provoqué par le projet de loi C-18) dans l'industrie de l'aviation commerciale.

M. Withers: Monsieur le président, l'expérience aux États-Unis a démontré une augmentation de l'emploi dans l'industrie du transport aérien, bien qu'il y ait eu une diminution du nombre des employés syndiqués dans l'industrie. Je crois qu'il est difficile de prédire ce qui arrivera au Canada, sauf que, comme les affaires ont augmenté, je crois qu'il y aura des augmentations continues du nombre de personnes employées dans l'industrie du transport aérien.

J'essaie de trouver certains des chiffres pour les États-Unis mais je ne semble pas pouvoir le faire rapidement. Je suis désolé, sénateur Graham. En général, nous prévoyons une augmentation à la longue.

Le sénateur Graham: Quelle protection y-a-t-il pour les travailleurs relocalisés, le cas échéant? Pour autant que je me rappelle, il y a eu des propositions provenant d'autres sources visant à modifier le projet de loi en vue d'intégrer des dispositions de la Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs, mais ces propositions ont été rejetées. Je me demande pourquoi.

[Text]

Mr. Withers: All I can recall, sir, is it was not deemed there would be a problem that would require those provisions.

Ms. Bloodworth: As I recall, that act—and I am sorry, I do not have a copy right before me—was a very specific act that had been used in one specific area: I think the textile employees area, where there had been significant disruption. As Mr. Withers has said, we do not predict that in the airline industry. First of all, if we look to the United States that has not been the case; in fact, employment has increased overall in the airline industry.

I guess the second and probably far more important factor in Canada is this question of gradualism. We have moved towards this system far more gradually than the United States, and much of the restructuring of the Canadian industry has already taken place. You have seen some mergers, some creation of new commuter carriers and so. We do not anticipate this law will result in major changes when it is passed. There will be continued change along the line of what we have seen.

Senator Graham: So at the moment at least you are sufficiently optimistic that it has not been necessary for the government to put any measures in place to deal with any adverse employment effects?

Mr. Withers: No. In fact, a senior executive of one of the carriers the other day commented to me that they are recalling pilots they furloughed in 1981 because the business level has gone up that much.

Senator Graham: I have just one or two other short questions. I want to read paragraph 3.(1)(d). Generally it talks about transportation being recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links as balanced with regional economic development objectives in order that the potential economic strengths of each region may be realized.

A number of provincial governments expressed some misgivings about the regional implications of the bill and some were accommodated. I acknowledge, if I am correct, that clause 76 was amended to increase the notice of requirement for withdrawal of service from 60 to 120 days. I believe that was a concern that was put forward by the provinces. On the other hand, the Atlantic provinces were unanimous that the act should declare explicitly that regional objectives take precedence over commercial viability objectives. I am wondering why that proposal was rejected.

Ms. Bloodworth: That is an issue I think the Minister himself dealt with when he was here and certainly has dealt with a number of times. It was felt very strongly that transportation policy should not be the way in which regional economic development is determined. It is true it is a key, and it should be balanced, but what was asked for at that particular time by I believe the maritime premiers was that whenever the two were in conflict, commercial viability of the transportation firms would give way to regional economic development goals.

[Traduction]

M. Withers: Tout ce dont je me rappelle, monsieur, c'est que l'on n'a pas jugé qu'un problème se présenterait qui nécessiterait ces dispositions.

Mme Bloodworth: Pour peu que je me rappelle, cette loi—et je suis désolée, je n'en ai pas d'exemplaire pour l'instant—était une loi très particulière qui avait été utilisée dans un secteur donné: je crois qu'il s'agissait du secteur des employés du textile où il y avait eu d'importantes perturbations. Comme l'a dit M. Withers, nous ne prévoyons pas ce genre de situation dans l'aviation commerciale. En premier lieu, si nous examinons la situation aux États-Unis, cela n'a pas été le cas; en réalité, l'emploi a augmenté, en général, dans l'aviation commerciale.

J'estime que le deuxième facteur et probablement le plus important, au Canada, est la question de la progression. Nous nous sommes dirigés vers ce système beaucoup plus progressivement que les États-Unis et une grande partie de la restructuration de l'industrie canadienne est déjà effectuée. Vous avez vu certaines fusions, certaines créations de nouveaux transporteurs de troisième niveau, etc. Nous ne prévoyons pas que cette loi entraînera des changements majeurs lorsqu'elle sera adoptée. Il y aura un changement continu dans le sens de ce que nous avons vu.

Le sénateur Graham: Donc, pour l'instant du moins, vous êtes suffisamment optimiste vis-à-vis le fait qu'il n'a pas été nécessaire, pour le gouvernement, de mettre des mesures en place afin de faire face à des effets négatifs sur l'emploi?

M. Withers: Non. En réalité, un cadre supérieur de l'un des transporteurs m'a récemment déclaré que sa société rappelait des pilotes qui avaient été mis en congé en 1981 et ce, parce que le niveau des affaires a tellement repris.

Le sénateur Graham: J'ai une ou deux autres questions brèves. J'aimerais lire l'alinéa 3.(1)(8). Il traite, en général, de la reconnaissance du transport comme un élément clé dans les liens entre le développement économique régional et la viabilité commerciale du transport ainsi que de leur équilibre avec les objectifs du développement économique régional en vue de mettre à profit les forces économiques potentielles de chaque région.

Certains gouvernements provinciaux ont exprimé des craintes face aux répercussions régionales du projet de loi et on a tenu compte de certaines d'entre elles. Je reconnais, si je ne me trompe, que la clause 76 a été modifiée pour faire passer le préavis de suppression des services de 60 à 120 jours. Je crois que cette préoccupation a été exprimée par les provinces. D'autre part, les provinces de l'Atlantique ont été unanimes à demander que la loi déclare explicitement que les objectifs régionaux ont préséance sur les objectifs de viabilité commerciale. Je me demande pourquoi cette proposition a été rejetée.

Mme Bloodworth: Je crois qu'il s'agit d'une question dont le Ministre s'est occupé personnellement lorsqu'il était ici et dont il s'est certainement occupé à quelques reprises. L'opinion selon laquelle la politique en matière de transports ne devrait pas représenter la façon dont le développement économique régional est déterminé était fortement ancrée. Il est vrai que c'est un élément clé qui devrait être équilibré, mais ce qui avait été demandé, à ce moment précis par les premiers ministres des Maritimes, je crois, c'était que toutes les fois où les deux

[Text]

There are regional development programs that the government has in many areas, without asking transportation firms to bear directly the burden of regional economic development goals. There are indeed in this bill many areas in which regional concerns are recognized, such as the regulation of northern air. However, to go as far as they were asking to, to require that commercial viability be outweighed by regional development goals, was not felt to be appropriate for a national transportation policy.

Senator Graham: I have just one more question then, with respect to financial assistance for certain services, subclause 85.(1):

Where the Minister determines that a domestic service that is in operation on the day on which this section comes into force is essential and that it is necessary to provide direct or indirect financial assistance in order that the service or some level thereof can be maintained, the Minister may, on such terms and conditions as the Governor in Council may approve, provide the assistance in respect of the service.

Perhaps this is a question I should be putting to the Minister, but in the last few days we have had an example in Nova Scotia, indeed in Atlantic Canada, where Air Bras d'Or, which has 25 employees and 14 scheduled flights daily throughout the Atlantic region, has shut down its service. I am wondering, Mr. Withers, if clause 85, in your opinion, would apply to a situation of that kind where the Minister could step in and provide the necessary funds, if he so deemed, to ensure that this service, which came about, I understand and I believe, as a result of deregulation, could be maintained.

Ms. Bloodworth: I guess this section could be used to maintain a particular air carrier, but that was not the intent. The intent is not to necessarily subsidize a particular air carrier but to ensure that a service is maintained. What is expected will happen, in most cases, is that when an air carrier goes out of business, as I am sure some will in the future and have in the past, other air carriers will step in to operate services. That is expected to happen in most of the cases. This provides a fallback for the occasion where that does not happen. I do not know in this particular case whether somebody will step in and perform the service or not, so I have trouble addressing the specifics. However, that was the intent. It was not necessarily to keep a particular carrier in business but to ensure that service was maintained where it was essential, and no carrier was prepared to operate the service without some form of public assistance.

Senator Graham: Some areas of the province, I guess Port Hawksbury and Digby in the province of Nova Scotia, were

[Traduction]

venaient en conflit, la viabilité commerciale des sociétés de transport devrait céder le pas aux objectifs du développement économique régional. Le gouvernement offre des programmes de développement régional dans de nombreux secteurs sans demander aux sociétés de transport de supporter directement le fardeau des objectifs du développement économique régional. Il y a, de fait, dans le présent projet de loi de nombreux secteurs pour lesquels des préoccupations régionales sont reconnues, comme la réglementation de l'espace aérien du Nord. Cependant, s'engager aussi loin dans le sens de leurs demandes, c'est-à-dire que la viabilité commerciale vienne au second plan par rapport aux objectifs du développement régional, n'a pas été jugé approprié comme politique nationale du transport.

Le sénateur Graham: Il me reste une dernière question au sujet de l'aide financière relative à certains services, contenue dans la sous-clause 85.(1):

S'il décide qu'un service intérieur exploité lors de l'entrée en vigueur du présent article est essentiel et qu'il est nécessaire d'apporter une aide financière directe ou indirecte afin d'en assurer le maintien total ou partiel, le Ministre peut, aux conditions que le gouverneur en conseil peut approuver, accorder une telle aide pour le service.

Peut-être s'agit-il d'une question que je devrais présenter au Ministre, mais au cours des derniers jours, nous avons eu un exemple en Nouvelle-Écosse, de fait, dans la partie Atlantique du Canada, où Air Bras d'Or qui comptait 25 employés et 14 vols réguliers quotidiens dans toute la région de l'Atlantique, a supprimé son service. Je me demande, M. Withers, si la clause 85, selon vous, s'appliquerait à une telle situation où le Ministre pourrait agir et offrir les fonds nécessaires, s'il le juge approprié, pour veiller à ce que ce service qui a été interrompu, d'après ce que je sais et ce que je crois, par suite de la déréglementation, soit maintenu.

Mme Bloodworth: Je crois que cet article pourrait être utilisé pour maintenir en service un transporteur aérien donné, mais que cela n'était pas l'intention de l'article. L'intention n'était pas nécessairement de subventionner un transporteur aérien particulier mais de veiller à ce qu'un service soit maintenu. Ce qui était prévu se produira, dans la plupart des cas, c'est-à-dire lorsqu'un transporteur aérien cessera son exploitation, et je suis certaine que cela se produira dans l'avenir aussi bien que cela s'est déjà produit dans le passé, d'autres transporteurs aériens le remplaceront et offriront leurs services. C'est ce qui doit arriver dans la plupart des cas. Cela offre un recours pour les cas où cela ne se produit pas. Je ne sais pas si, dans ce cas particulier, une autre société assurera le service ou non; par conséquent, j'ai quelques difficultés à analyser les particularités. Toutefois, il s'agissait bien de l'intention. Il ne s'agissait pas nécessairement de maintenir un transporteur particulier en exploitation pour assurer le maintien du service là où il était essentiel et aucun transporteur n'était prêt à exploiter le service sans une forme quelconque d'aide publique.

Le sénateur Graham: Certains secteurs de la province, je crois, Port Hawksbury et Digby en Nouvelle-Écosse, étaient

[Text]

being serviced by Air Bras d'Or and they will not be serviced as a result of the shutdown of service by that company.

Ms. Bloodworth: They would then be candidates under this section.

Senator Graham: Is that a legitimate reason for hastening the passage of the legislation?

Ms. Bloodworth: Yes, I guess it is if you are in one of the communities where the service is considered essential. It does have to be determined to be an essential service; that is a criteria under the section. If there is an essential air service where no one is prepared to operate it without public assistance, this would provide the provision to do so.

Senator Stewart: I have a supplementary. I was interested in the fire-fighting programs at these airports. If I remember correctly, not too long ago, where previously there had been two men to a fire truck it was cut down to one. Would you care to comment upon that?

Mr. Withers: Mr. Chairman, in cases where the two-man truck was replaced by one-man trucks, since only one operator is required, the second person would be redundant.

Senator Stewart: I do not follow it. What do you mean by "two-man"?

Mr. Withers: In the old trucks, one person drove the vehicle and the other one controlled the turret to direct the foam or the fluid. In the new one it is all done by the one individual. The hoses and everything is run from the one position.

Senator Stewart: I still have criticism of it. What would happen if a plane on fire came down? If the fire truck needed assistance to get the plane opened and to get the people out, there would be nobody to do it, because the single operator would have to stay with the truck. Is there any validity in this criticism?

Mr. Withers: The role of the crash fire rescue people has always been to create a fire-free lane for exit from the aircraft. It is the role of the crew on board the aircraft and other personnel to assist passengers to exit the aircraft. It is the primary responsibility of the cabin crew of the aircraft and the pilot in command to do the evacuation.

The first priority always is to create the fire-free lane so that the rescue can in fact take place and so that the people can evacuate the aircraft. Our rules have always been to first of all create the fire-free lane and then to provide as much assistance as possible on the scene. We always deem the first thing is to put out the fire.

Senator Stewart: This is right, but you cannot put out a fire unless you can get into the plane.

Mr. Withers: No, sir; I think the majority of the fires that occur occur outside the aircraft and are caused by fuel. Fire is rarely inside the aircraft, except in the case, of course, of the Air Canada DC-9 at Cincinnati. You will recall from television photos at the time that there was all the fire-fighting

[Traduction]

desservi par Air Bras d'Or et ne le seront plus, par suite de l'interruption du service par cette société.

Mme Bloodworth: Ils pourraient donc obtenir de l'aide en vertu du présent article.

Le sénateur Graham: S'agit-il là d'un motif raisonnable pour accélérer l'adoption de la loi?

Mme Bloodworth: Oui, je crois que tel est le cas si vous faites partie d'une des collectivités où le service est estimé essentiel. Il reste à déterminer si le service est essentiel; ce qui est un critère en vertu de l'article. S'il y a un service aérien essentiel dont personne n'est prêt à assurer l'exploitation sans aide publique, il devrait y avoir des dispositions permettant de le faire.

Le sénateur Stewart: J'aimerais poser une autre question. Je me suis préoccupé des programmes de lutte contre l'incendie à ces aéroports. Si ma mémoire est fidèle, il n'y a pas tellement longtemps, il y avait deux hommes par camion de pompier et maintenant il n'y en a plus qu'un seul. Pourriez-vous faire des observations à ce sujet?

M. Withers: Monsieur le président, dans les cas où il n'y a plus qu'une seule personne au lieu de deux dans les camions, puisqu'on avait besoin que d'un seul chauffeur, c'était que la seconde personne était de trop.

Le sénateur Stewart: Je ne vous suit pas. Que voulez-vous dire par «deux»?

M. Withers: Anciennement, une personne conduisait le camion et l'autre commandait la tourelle d'où elle dirigeait le jet de mousse ou de liquide. Aujourd'hui, tout est fait par une seule personne. Les tuyaux et tout le reste sont commandés d'un même endroit.

Le sénateur Stewart: J'ai encore des doutes à ce sujet. Qu'arriverait-il si un avion en flammes s'écrasait? Si le chauffeur du camion d'incendie devait ouvrir les portes de l'appareil et évacuer les passagers, il n'y aurait personne pour le faire puisqu'il devrait rester aux commandes de son camion. Ces doutes sont-ils fondés?

M. Withers: Le rôle de l'équipe de secouristes a toujours été de créer un couloir coupe-feu pour évacuer l'appareil. Il incombe à l'équipage et à d'autres employés d'aider les passagers à évacuer l'avion. La principale responsabilité du personnel de cabine et du pilote commandant de bord est de procéder à l'évacuation.

La première chose à faire est toujours de créer un couloir coupe-feu pour que l'on puisse procéder au sauvetage et évacuer les passagers de l'appareil. Nous avons toujours eu pour règle de créer d'abord tous les couloirs coupe-feu et de prêter ensuite tout le secours possible sur les lieux. Nous estimons toujours que la première chose à faire est d'éteindre le feu.

Le sénateur Stewart: C'est exact, mais pour éteindre le feu, vous devez avoir accès à l'avion.

M. Withers: Non, monsieur; je crois que la majorité des incendies prennent naissance à l'extérieur de l'appareil et sont dus au combustible. Les incendies se déclarent rarement à bord de l'avion, sauf dans le cas, bien entendu, du DC-9 d'Air Canada à Cincinnati. Rappelez-vous les images présentées à la

[Text]

equipment in the world about and it did not have much effect. I think the principal cause of death of the people was asphyxiation as opposed to fire. But regrettably that was the case there. There was lots of warning time for the Cincinnati airport fire department and municipal fire departments in fact to be there. Notwithstanding all this very devoted effort, the results were as they were.

Senator Stewart: So you are satisfied that the one-man truck is satisfactory.

Mr. Withers: Yes, I am.

Senator Spivak: Mr. Withers, Mrs. Bloodworth commented that one of the differences between Canada and the United States in terms of the economic deregulation is that the American experience was instantaneous or sudden, whereas in Canada it was gradual. We are coming to the tail end of gradual deregulation in terms of this legislation.

We have heard a lot about comparative figures for truck safety and railroad safety. I think I read somewhere that CN is the safest railroad in North America and CP is about the fifth or the eighth or something. What is the Canadian experience over the past number of years now during this gradual deregulation? Has the Canadian airline status in terms of safety remained the same or has it changed? What is the story in terms of the rating or the status of the Canadian airlines in world the world as far as safety is concerned?

Mr. Withers: First of all, just so that I do not receive a telephone call from Canadian Pacific tomorrow, the honourable senator's remark should have been reversed; it is CP first and then CN afterwards.

Senator Spivak: This is right, CP and CN; you are quite right.

Mr. Withers: The Canadian record is something we are actually very proud of. It is always difficult to draw absolute comparisons between our record and those of other countries in the world because of the specific conditions we have.

What we normally do is look at Australia, because it is in some respects comparable in population and kind of country, with some large urban centres and an awful lot of outback, and then at the United States. I would ask Claude LaFrance to talk about the record we have had over the last three or four years.

Mr. LaFrance: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, we have in Canada over 26,000 civil aircraft registered, and their flight safety record has been improving by 31% since 1980 when there were 684 accidents compared to 472 in 1986. This has been a major improvement.

[Traduction]

télévision à l'époque, il y avait là tout le matériel possible de lutte contre les incendies et cela n'a pas changé grand-chose. Je pense que la plupart des victimes sont mortes d'asphyxie et non à la suite de brûlures. C'est malheureux, mais c'est ce qui s'est passé. Le service d'incendie de l'aéroport de Cincinnati et ceux des municipalités avoisinantes ont été prévenus suffisamment à l'avance pour être sur place au moment de l'atterrissage du DC-9. Malgré ces efforts tous très louables, l'issue de cette affaire a été celle que l'on connaît.

Le sénateur Stewart: Vous êtes donc convaincu qu'une seule personne aux commandes du camion suffit.

M. Withers: Oui, je le suis.

Le sénateur Spivak: M. Withers, M^{me} Bloodworth nous a fait observé que l'une des différences entre le Canada et les États-Unis pour ce qui a trait à la déréglementation économique est que, chez nos voisins, celle-ci a été instantané ou soudaine, tandis que, chez nous, elle s'est faite graduellement. Nous arrivons à la fin de cette déréglementation progressive avec cette loi.

Nous avons beaucoup entendu parlé de chiffres comparatifs sur la sécurité des camions et du réseau ferroviaire. Je crois d'avoir lu quelque part que le CN est le chemin de fer le plus sûr en Amérique du Nord et que le CP est sur le point de se classer au cinquième ou huitième rang des réseaux ferroviaires les plus sécuritaires au monde, ou quelque chose comme cela. Quelle a été la situation au Canada au fil des dernières années durant cette déréglementation graduelle? La tradition de sécurité des transporteurs aériens canadiens est-elle restée la même ou a-t-elle changée? Quels sont les faits relativement au classement ou au statut mondial des compagnies aériennes canadiennes en matière de sécurité?

M. Withers: Pour commencer, pour éviter que je ne reçoive demain un appel téléphonique du Canadien Pacifique, la remarque de l'Honorable sénateur Spivak aurait dû être inversée; en effet, le CP vient avant et le CN après.

Le sénateur Spivak: C'est exact, le CP et le CN; vous avez tout à fait raison.

M. Withers: Les antécédents du Canada sont quelque chose dont nous sommes effectivement très fiers. Il est toujours difficile d'établir des comparaisons absolues entre nos antécédents et ceux d'autres pays du monde en raison des conditions spécifiques qui prévalent ici.

Normalement, nous regardons d'abord ce qui se passe en Australie, étant donné que ce pays ressemble au nôtre à certains égards, notamment au point de vue démographique et géographique, avec quelques gros centres urbains et de grands espaces déserts, puis ce qui se passe aux États-Unis. J'aimerais demander à Claude LaFrance de nous parler de la situation qui prévaut chez nous depuis trois ou quatre ans.

M. LaFrance: Monsieur le président, mesdames et messieurs, il y a au Canada plus de 26,000 avions commerciaux immatriculés et leur registre de sécurité aérienne s'est améliorée de 31 p. 100 depuis 1980 où il y a eu 684 accidents en comparaison de 472 en 1986. Il s'agit là d'une amélioration majeure.

[Text]

Our flight safety record is totally comparable to the Australian one, which is very good. It is fully comparable to that of the U.S. if we look at what we call the "unit toll carriers", scheduled airlines and charter aircraft. As a flight safety record, it has a substantially higher number of accidents for what we call "general aviation", and this is attributed largely to the Canadian situation, the kind of climate in the remote areas in which we have a great deal of flying. These are, to a very large extent, private pilots, but also other kinds of general specialty aviation. In the passenger-carrying world, our flight safety record is certainly in fractions of accidents per 100,000 flying hours, which is the standard way to examine flight safety records.

Senator Spivak: Are you saying that it is comparable to Australia and the United States, or higher?

Mr. LaFrance: It is comparable. It is similar except for a very few numbers. I could provide the exact numbers, if you wish, but it is very similar to Australia in all categories of flying. It is a very good record. It is also comparable to the very good overall record of the U.S. in all categories except general aviation, where our numbers of accidents are substantially greater than that of the comparable aviation in the U.S.

Senator Spivak: In spite of the fact that you meant to be reassuring, are all of those 472—is that what it was in 1986—published? I was not aware that there were that many. They are all reported, are they?

Mr. LaFrance: Oh, absolutely; yes, indeed. But these are of course not all fatal accidents. There were 115 fatalities in Canada in Canadian-registered aircraft in 1986, and all but three of these occurred in Canada.

Senator Spivak: What about air traffic controllers? I do not know what the comparisons would be, but how do we compare, for example, to the United States in terms of the number per density, or whatever the figure is, and to other countries in terms of the regulations which govern their operation?

Mr. LaFrance: Our air navigation system is very much comparable to the one in the U.S., and it in fact uses equipment standardized by ICAO, the International Civil Aviation Organization, so that it is compatible with everything in the world. If we rate the performance of the system in terms of numbers of losses of separation—I could provide you the figures, but I do not have them with me—in relation to the amount of traffic, it is certainly a very, very good performance. We occasionally see a few highly publicized instances, but the system is extremely safe. We are at the moment reviewing it and have ordered new equipment to take advantage of new technology, which will make it safer, particularly because of the increased and improved reliability of newer technology.

[Traduction]

Notre registre de sécurité aérienne se compare entièrement à celui de l'Australie qui est très bon. Il est complètement comparable à celui des États-Unis pour ce qui a trait aux «transporteurs à tarif unitaire», aux compagnies aériennes de transport régulier et aux avions affrétés. Notre registre de sécurité aérienne montre un nombre considérablement plus élevé d'accidents d'«aviation générale» et ce phénomène est en grande partie imputable à la situation au Canada, au genre de climat dont jouissent les régions éloignées où il y a beaucoup de vols. Il s'agit très souvent de pilotes privés, mais aussi d'autres types d'aviation spécialisée. Dans l'industrie du transport des voyageurs, notre registre de sécurité aérienne s'exprime certainement en termes de fractions d'accidents par 100,000 heures de vol, ceci étant la façon normalisée d'examiner les registres de sécurité aérienne.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous en train de dire qu'il est comparable à celui de l'Australie et des États-Unis ou qu'il est supérieur?

M. LaFrance: Il est comparable. Il est semblable à quelques chiffres près. Je peux vous fournir les chiffres exacts, si vous voulez, mais ils sont très similaires à ceux de l'Australie dans toutes les catégories de vol. Nous avons un très bon registre. Il est aussi comparable au registre des États-Unis qui est très bon dans toutes les catégories de vol, exception faite de l'aviation générale où nous avons un nombre d'accidents considérablement plus élevé.

Le sénateur Spivak: Malgré le fait que votre ton se voulait rassurant, ces 472 accidents—c'est bien là le nombre enregistré en 1986—ont-ils été tous publiés? Je ne savais pas qu'il y en avait autant. Ils ont tous été déclarés, n'est-ce pas?

M. LaFrance: Oh, absolument; oui, en effet. Mais il ne s'agissait pas dans tous les cas d'accidents mortels. En 1986, il y a eu au pays 115 morts dans des accidents d'avions immatriculés au Canada et tous ces accidents, sauf trois ont eu lieu au Canada.

Le sénateur Spivak: Et que dire des contrôleurs aériens? Je ne sais pas quelles pourraient être les comparaisons, mais où nous situons-nous, par exemple, par rapport aux États-Unis pour ce qui a trait au nombre de contrôleurs par densité de voyageurs, ou quel que soit le chiffre utilisé pour, et par rapport à d'autres pays relativement aux règlements qui régissent le contrôle aérien?

M. LaFrance: Notre système de navigation aérienne est très comparable à celui des États-Unis; en fait il utilise du matériel normalisé par l'OACI, l'Organisation aérienne civile internationale, ce qui le rend compatible avec tous les autres systèmes du monde. Si nous évaluons le rendement de notre système en termes de nombre de pertes d'espacement—je pourrais vous donner des chiffres, mais je ne les ai pas avec moi—par rapport au volume de trafic, il est certainement très très bon. Nous voyons parfois quelques cas montés en épingle, mais, dans l'ensemble, le système est extrêmement sûr. Nous sommes en ce moment en train de l'examiner et nous avons commandé du nouveau matériel pour tirer profit de la technologie nouvelle; le système sera encore plus sûr, surtout en raison de la fiabilité accrue et améliorée de la nouvelle technologie.

[Text]

Senator Spivak: In the new safety regulations, the numbers and the kind of working conditions and so forth in Canada are going to be very comparable to the United States, if not better? I thought that was one of the situations in the United States where the number of air traffic controllers was the thing being criticized in terms of . . .

Mr. Withers: Yes, this has been a subject of criticism in the U.S., and what we are doing in Canada is increasing the number of air traffic controllers on an ongoing basis as the air traffic increases. This is not only an overall increase for a given air traffic control centre, but also a daily increase to meet peak hour demand.

The working conditions depend to a very large extent on the kind of equipment, which is fully comparable to that in the U.S. at the moment. The new equipment we have on order is going to improve the working conditions for the air traffic controllers in the next three to five years.

Mr. Douglas: I wonder if I might add to that, Mr. Chairman. There is a very fundamental difference in the air traffic control situations in the two countries. Because of the air traffic controllers' strike in the United States in 1981, the President of the United States discharged all the air traffic controllers. They had to start again to build the depth into the system that comes from experience. We of course have a highly experienced air traffic control personnel in this country compared to the United States.

Senator Spivak: At one point they were below what one would consider normal in terms of experienced air traffic controllers based on world standards.

Mr. Douglas: In the United States, yes.

Senator Spivak: Just one last question. You mentioned earlier on, Mr. Withers, that the economic deregulation in the United States was certainly not the reason Canada proceeded with deregulation or that it may have been just one of the reasons and that there were a number of factors. I wonder if you could outline those factors for us in summary. What were the compelling reasons that made the Canadian government take this particular route?

Mr. Withers: Mr. Chairman, I wish I had brought tonight my copy of *Freedom to Move*, our position paper the Minister published on July 15, 1985. It was an effort to understand the development and maturity of the national transportation system and its various modes that had occurred over time, the need to provide lowest possible unit costs to Canadian commodity producers and to Canadian manufacturers to move products to market, to make a system more accessible to the travelling public, and to provide better service and more efficient service at lower costs. These were really the driving forces behind the . . .

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Dans les nouveaux règlements sur la sécurité, le nombre et les types de conditions de travail au Canada seront très comparables à ceux des États-Unis, sinon meilleurs? Je croyais que c'était une des situations aux États-Unis où le nombre des contrôleurs de la circulation aérienne faisait l'objet de critiques pour ce qui a trait . . .

M. Withers: Oui, ceci a fait l'objet de critiques aux États-Unis, et ce que nous faisons au Canada consiste à accroître le nombre des contrôleurs de la circulation aérienne au fur et à mesure que la circulation aérienne augmente. Ceci n'est pas seulement une augmentation globale pour un centre donné de contrôle de la circulation aérienne, mais également une augmentation quotidienne pour répondre à la demande aux heures de pointe.

Les conditions de travail dépendent dans une large mesure du type d'équipement, qui est présentement en tout point comparable à celui des États-Unis. Le nouvel équipement que nous avons commandé améliorera les conditions de travail des contrôleurs de la circulation aérienne au cours des trois à cinq prochaines années.

M. Douglas: Je me demande si je pourrais ajouter quelque chose à cela, monsieur le président. Il y a une différence très fondamentale dans le contrôle de la circulation aérienne dans les deux pays. À cause de la grève des contrôleurs de la circulation aérienne aux États-Unis, en 1981, le Président des États-Unis a congédié tous les contrôleurs de la circulation aérienne. Ils ont dû introduire de nouveau dans le système une certaine dimension qui provient de l'expérience. Nous avons, bien entendu, au Canada, des contrôleurs de la circulation aérienne bien expérimentés comparativement à ceux des États-Unis.

Le sénateur Spivak: À un certain moment, les contrôleurs de la circulation aérienne avaient une expérience inférieure à la normale compte tenu des normes mondiales.

M. Douglas: Aux États-Unis, oui.

Le sénateur Spivak: Une dernière question. Vous avez dit, tout à l'heure, M. Withers, que la déréglementation économique aux États-Unis n'était certainement pas la raison pour laquelle le Canada avait adopté cette politique ou que c'était peut-être l'une des raisons mais qu'il y avait plusieurs autres facteurs. Je me demande si vous ne pourriez pas nous exposer ces facteurs brièvement. Quels sont les arguments irrésistibles qui ont amené le gouvernement canadien à s'engager dans cette voie particulière?

M. Withers: Monsieur le président, j'aimerais avoir avec moi, ce soir, ma copie de *Freedom to Move*, le document qui expose notre politique et que le ministre a publié le 15 juillet 1985. C'était un effort pour comprendre le développement et la maturité du système de transport national et de ses divers modes au cours des ans, pour permettre aux producteurs et aux manufacturiers canadiens de transporter leurs produits sur le marché au coût unitaire le plus bas possible, pour rendre le système plus accessible au public voyageur et pour fournir un service meilleur et plus efficace à un coût moindre. C'étaient là réellement les forces agissantes derrière . . .

[Text]

Senator Spivak: You are speaking of the airline industry?

Mr. Withers: I am speaking of the whole of the national transportation system.

Senator Spivak: We have gone through the trucking and the railway in some detail and there are some very distinct reasons, but I am really zeroing in on the airline industry. What you are saying is that it is basically a question of cost. It was felt that deregulation would give consumers greater access and greater opportunity to travel by air or to ship by air at lower cost?

Mr. Withers: Yes.

Senator Spivak: Was that the basic compelling reason?

Mr. Withers: That was one of the fundamental reasons for the whole process in the air carrier industry. That goes back to the domestic air policy review announced in May 1984 before *Freedom to Move*. It was on the understanding that the regulated Canadian air carrier industry had a cost structure that was too high.

Senator Spivak: In other words, this was a policy, as I understand it, that had been a long time in the making; it is not a policy that originated in 1984, but a policy that had been coming a long time. At what point did the thinking about this particular policy with regard to the airline industry begin to germinate?

Mr. Withers: In my view, it would be very hard to put a precise date on that. Going back to 1978 and 1979, I can recall the work of authors like Bill Jordan, who is being cited here tonight, and the work of the standing committee in the House of Commons which was examining a new air policy for Canada. A great deal of work and a great deal of thought went on, and I would say that crystalized over the winter of 1983-1984. It resulted in the phase I statement, which was augmented and for which a legislative structure was proposed in *Freedom to Move*. It now has come out as part of Bill C-18. So it has been seven or eight years possibly.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I am back now to my second round of questions. I want to start off by getting some clarification on something that has just been said.

We have been told that the restructuring of the Canadian airline industry is probably just about complete and that we cannot anticipate any great increase in the number of companies. I guess this means the level of competition is not going to increase very much. This being the case, where is this improvement in the cost structure of the Canadian civil aviation industry going to occur and why? What is going to happen in the future, if we now have the basic players in place? What is going to happen to make all this worthwhile, if the cutting of the cost structure is a basic desideratum?

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Vous parlez de l'industrie du transport aérien?

M. Withers: Je parle de l'ensemble du système de transport national.

Le sénateur Spivak: Nous avons déjà examiné de façon assez détaillée le transport ferroviaire et par camion, et il y a des raisons très particulières à ces secteurs; je veux maintenant considérer plus spécialement l'industrie du transport aérien. Ce que vous dites c'est que c'est fondamentalement une question de coût. On croyait que la déréglementation donnerait aux consommateurs de plus grandes possibilités de voyager ou d'expédier des marchandises par avion à un coût moindre?

M. Withers: Oui.

Le sénateur Spivak: Était-ce là l'argument irrésistible?

M. Withers: C'était l'une des raisons fondamentales de tout le processus dans l'industrie du transport aérien. Ceci nous ramène à l'examen de la politique du transport aérien intérieur annoncée en mai 1984 avant la publication du document *Freedom to move*. On croyait que l'industrie du transport aérien canadien réglementée avait une structure de coûts trop élevée.

Le sénateur Spivak: En d'autres termes, c'était une politique, si je comprends bien, qui était en voie d'élaboration depuis longtemps; ce n'est pas une politique qui a commencé en 1984, mais bien une politique qui était en voie d'élaboration depuis longtemps. À quand remonte l'idée de cette politique particulière concernant l'industrie du transport aérien?

M. Withers: À mon avis, il serait très difficile de fournir une date précise à ce sujet. Si l'on remonte à 1978 et 1979, je me souviens du travail d'auteurs tels que Bill Jordan, qui a été mentionné ici ce soir, et du travail du comité permanent, à la Chambre des communes, qui a étudié les avantages d'une nouvelle politique du transport aérien pour le Canada. Il s'est alors effectué beaucoup de travail et beaucoup de réflexion, et tout cela s'est concrétisé à l'hiver de 1983-1984. Cela a abouti à la déclaration de la phase I, qui a été complétée par la suite et pour laquelle une structure législative a été proposée dans le document *Freedom to Move*. Cela fait maintenant partie du projet de loi C-18. Ce processus a donc duré environ sept ou huit ans.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président. Me voici de retour avec ma deuxième série de questions. Je désire tout d'abord obtenir certains éclaircissements sur ce qu'on vient de dire.

On nous a dit que la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien est probablement presque terminée et que nous ne pouvons prévoir une augmentation importante du nombre des sociétés. J'en conclus que le niveau de la concurrence n'augmentera probablement pas beaucoup. Si tel est le cas, où s'effectuera l'amélioration dans la structure des coûts de l'industrie de l'aviation civile canadienne et pourquoi? Qu'arrivera-t-il plus tard si les joueurs importants sont déjà en place? Qu'est-ce qui rendra tout cela valable si la diminution de la structure des coûts est une exigence fondamentale?

[Text]

Mr. Withers: I think, Mr. Chairman, in reference to the cost structure, the concern that existed before in a regulated industry was that all cost increases were passed directly through to the consumer. I suppose the regulatory agency had really very little choice. They had to apply a formula to the consideration to put it through. As a result, by the late 1970s and early 1980s the personnel costs of the Canadian air carrier industry were very, very high, substantially higher than those in the United States.

Over the last few years, as some would describe it, there has been a more realistic cost picture. For instance, I recall being told that a stenographer who did a job working for an air carrier was paid 80% more than a stenographer doing precisely the same job in an industry next door. I am not suggesting that these are typical of the type of situation that existed. Let us say clearly in the North American scene the American carriers were reducing their costs and Canadian carriers were not. I think this has changed. I also think productivities have improved.

In terms of what is going to happen, where the growth is going to be, and where the competition is going to be, we now have two very large national carriers in CAI and Air Canada. We also have a very aggressive, highly competitive third carrier that exists today. Of carriers that exist today, I would most certainly include Wardair in that group. Wardair is more and more entering the domestic scene. I think there will be competition certainly available.

As to where the productivity improvements will occur in the future, they will be in terms of new generations of equipment, new generations of aircraft and computerized maintenance systems and the like. In other words, they will be technical.

Senator Stewart: This will come anyway, will it not?

Mr. Withers: Yes, it will come anyway. Perhaps when people are concerned about the cost structures and about not being able to pass the increases on, probably the concern is sooner rather than later. There will be changes in frequency and types of service as well. Airplanes more suitable to a particular route will be used. There was a lot of very inefficient use of jet aircraft on short routes in this country, the ups and downs. It was provided with far better service and frequency by the turbo-prop aircraft. It was a much more efficient and a cheaper airplane to fly. Adaptations of equipment to routes and different types of service will occur.

Senator Stewart: I am looking at the the Jordan study and particularly the conclusion of the chapter on productivity. Having established lower Canadian employee productivity as compared with the United States, Mr. Jordan goes on to say:

Low employee productivity simply cannot be allowed to continue if Canadian carriers wish to be effective players

[Traduction]

M. Withers: Je crois, monsieur le président, pour ce qui a trait à la structure des coûts, que le problème qui existait dans l'industrie réglementée provenait de ce que toutes les augmentations de coûts étaient transférées directement au consommateur. Je suppose que l'organisme de réglementation n'avait en réalité que très peu de choix. Ils devaient appliquer une formule. Il en est résulté, à la fin des années 70 et au début des années 80, que les coûts du personnel dans l'industrie canadienne du transport aérien étaient très, très élevés, substantiellement plus élevés que ceux qui étaient en vigueur aux États-Unis.

Au cours des dernières années, comme certains pourraient le décrire, la structure des coûts a été plus réaliste. Je me souviens, par exemple, qu'on m'avait dit qu'une sténographe qui travaillait pour une société aérienne recevait un salaire de 80 p. 100 supérieur à celui d'une sténographe faisant exactement le même travail dans l'entreprise voisine. Je ne prétends pas que cette situation soit représentative de ce qui existait alors. Disons clairement qu'en Amérique du Nord les transporteurs américains réduisaient leurs coûts tandis que les transporteurs canadiens ne le faisaient pas. Je crois que cela a changé. Je crois également que la productivité s'est améliorée.

Compte tenu de ce qui doit arriver, de la nature de la croissance et de la concurrence futures, CAI et Air Canada sont des transporteurs nationaux très importants. Un troisième transporteur très agressif et très compétitif existe également aujourd'hui au Canada. J'inclurais très certainement Wardair dans le groupe des transporteurs qui existent aujourd'hui. Wardair entre de plus en plus sur la scène intérieure. Je crois qu'il y aura de la place pour la concurrence.

Pour ce qui a trait à l'amélioration de la productivité dans l'avenir, elle se manifestera dans les nouvelles générations d'équipements, les nouvelles générations d'avions, les systèmes de maintenance informatisés, etc. En d'autres termes, elle sera d'ordre technique.

Le sénateur Stewart: Ceci arrivera de toute manière, n'est-ce pas?

M. Withers: Oui, cela viendra de toute manière. Lorsque les gens sont inquiets au sujet des structures de coûts et de l'impossibilité de transférer les augmentations, cette inquiétude se manifeste probablement plus tôt que plus tard. Il y aura également des changements dans la fréquence et les types de services. On utilisera des avions mieux adaptés à une route particulière. Dans ce pays, sur les petites distances on a très mal rentabilisé l'emploi des avions à réaction, à cause des décollages et des atterrissages. À cet égard, l'avion à turbopropulseur assurait un service nettement meilleur et plus fréquent, et représentait une solution plus rentable et plus économique de voler. Il faudra que les matériels s'adaptent aux trajets et aux services.

Le sénateur Stewart: J'ai sous les yeux l'étude Jordan, en particulier les conclusions du chapitre sur la productivité. M. Jordan, après avoir bien démontré que les employés canadiens ont une productivité plus faible que celles des employés américains, ajoute

Il est impensable d'imaginer que les transporteurs canadiens continueront d'accepter une plus faible productivité

[Text]

in the international aviation scene and seek to provide efficient service domestically, unless of course they are employees who are prepared to accept offsetting decreases in wages and benefits.

The role of new airlines in increasing employee productivity in the U.S. has made an important contribution to the industry in that country. The entry provisions of Bill C-18 are designed to encourage similar improvements in Canada.

You tell us we are not likely to see the 12 or so new airlines to which Mr. Jordan refers.

Mr. Withers: Sir, we did not say it with relation to regionals and commuters. We are talking about the three national airlines. We did not expect to see another—

Senator Stewart: What is your estimate?

Mr. Withers: We estimate we are going to see more commuters and regionals. We are going to see the kind of thing we have seen with Air Nova, Air Atlantic, the expansion of Air B.C., the expansion of Time Air, the a Canadian partner arrangement in Ontario with Ontario Express, the rise of City Express, and Austin Airways and Air Ontario expanding with twice the fleets of aircraft. We think it is going to happen. On the national scene, as a full domestic carrier, you only see the three.

Senator Stewart: Going back to this matter of overcoming the low Canadian productivity, reference was made earlier to the two-tier pilot arrangement in some airlines in the United States. Is it your estimate we will see that in Canada?

Mr. Withers: Yes.

Senator Stewart: I have a series of questions which relate to the text of the bill. Given the hour, perhaps I had better forgo some of these. I would accept your guidance on that, Mr. Chairman. I hesitate to omit questions simply because of time if they were important when there is plenty of time and important when time is not—

The Chairman: Mrs. Bloodworth is going to be available tomorrow. I am in the hands of the committee. If you prefer to adjourn now and postpone these new additional questions until tomorrow, it is up to you.

Senator Muir: My questions are not so deep as Senator Stewart's would be. I thought I might have an opportunity to ask several, because it is very early and I think we should carry on. Senator Macdonald and I disagree. You, he, and I are from Cape Breton; we often disagree on many things.

[Traduction]

de la part de leurs employés s'ils veulent jouer un rôle important sur la scène internationale de l'aéronautique et assurer un service intérieur efficace; à moins, évidemment, que les employés soient prêt à accepter une baisse correspondante de leur salaires et de leurs avantages.

Aux États-Unis, les nouvelles compagnies aériennes en haussant la productivité de leurs employés ont grandement amélioré la situation dans ce pays. Les dispositions inscrites à la loi C-18 visent justement à susciter des améliorations semblables au Canada.

Vous nous affirmez qu'il est peu probable que l'on connaisse jamais les quelque 12 nouvelles compagnies aériennes annoncées par M. Jordan.

M. Withers: Monsieur, cela ne tenait pas compte des transporteurs régionaux et de 3^e niveau. Nous voulions parler des trois compagnies aériennes nationales. Nous ne prévoyons pas qu'il y en aura d'autres.

Le sénateur Stewart: Quelles sont vos prévisions?

M. Withers: D'après nos prévisions, il devrait y avoir plus de transporteurs régionaux et de transporteurs de 3^e niveau. Nous assisterons à d'autres événements comme ceux que l'on a connus avec Air Nova, Air Atlantic, comme l'expansion de Air B.C., l'expansion de Time Air, comme l'association en Ontario de Canadien avec Ontario Express, comme la montée de City Express, et comme l'expansion d'Austin Airways et Air Ontario dont les flottes ont doublé. Nous sommes convainçus que c'est ce qui arrivera. Sur la scène nationale, toutefois, il ne devrait pas s'ajouter d'autre compagnie aux trois transporteurs pancanadiens déjà existants.

Le sénateur Stewart: Quand vous avez abordé la question sur la nécessité de hausser la productivité canadienne, vous avez parlé de la solution des deux catégories de pilotes mise de l'avant par certaines compagnies aériennes des États-Unis. Pensez-vous que c'est une solution que l'on verra au Canada.

M. Withers: Oui.

Le sénateur Stewart: Je voudrais poser une série de questions touchant le texte de la loi. Étant donné l'heure, peut-être serait-il préférable que j'en laisse tomber quelques-unes. Monsieur le président, j'accepte de me conformer à votre décision. J'ai toutefois des réticences à omettre certaines questions simplement à cause du temps, comme si elles étaient importantes quand on a le temps, et sans importance quand le temps manque.

Le président: M^{me} Bloodworth sera disponible demain. Je suis disposé à suivre la volonté des membres du comité. Si vous préférez ajourner la séance et reporter vos questions additionnels à demain, c'est à vous de décider.

Le sénateur Muir: Mes questions ne sont pas aussi complexes que celles du Sénateur Stewart. Je pense donc pouvoir en poser quelques-unes, puisqu'il est encore tôt et que, d'après moi, on devrait poursuivre. Le sénateur Macdonald et moi sommes en désaccord. D'ailleurs, vous, lui et moi sommes originaires du Cap Breton et sommes souvent en désaccord sur de nombreux sujets.

[Text]

The first thing I want to ask Mr. Withers is related to Senator Macdonald's question. I know you have not been with the Department of Transport for many years.

Mr. Withers: It is four years, sir.

Senator Muir: You are Ramsey Muir Withers. You have a good middle name.

Some of your colleagues have been around for quite a lot longer than you have, and this is relative to Senator John Macdonald's question. Is it not correct that there have been cut-backs—I do not want to start everybody asking about every airport in the country—at the Sydney airport with regard to fire protection, personnel, and equipment? If this is incorrect, will someone straighten me out here and tell me tonight that it is not correct that we have cut back there—that there is equally good protection, if not more protection, in the event of a crash or disaster or a fire at the Sydney airport?

Mr. Withers: Mr. Chairman, what we have done within the last two years is to rebalance the requirements based upon the statistics at the various airports. In other words, we categorize airports by the number of movements that occur at those airports every year, the number of passengers that are handled, the hours of operation, etc.

I cannot answer very specifically in the case of Sydney, Senator Muir. Perhaps someone here can but generally speaking, in the Atlantic region, we have rebalanced the staff based upon the statistics—in other words, the standard that has been applied is the same standard of safety that has always been established.

What we have also been doing is replacing equipment—in fact we are producing 74 new rapid intervention vehicles, as they are called, which is a fancy name for a fire truck that is quite automated and is the one-person operation we were talking about before. I equally cannot answer tonight whether one of those vehicles is going to Sydney or not, but suffice it to say that the standard of safety in Sydney is as good today as it has been in the past.

Senator Muir: I would appreciate it if I could have a statement to that effect and as to what progress has been made to improve the safety. And you say it is revalued? Rebalanced?

Mr. Withers: Rebalanced, based on the statistics, on the number of movements.

Senator Muir: Is that Public Service jargon or what? What is rebalanced?

Mr. Withers: We publish the category of every airport, stating what kind of crash and fire rescue it has so that it will be of guidance to the pilot who is using the airport. The more passengers that are emplaned per year and go through that airport, the higher is the standard of response. That is also a function of the type of airplane. The larger the airplane, the more capacity you need to deal with a fire. For example, for a 747 you need considerably more extinguishing capability than you do with a 737. So these factors are all put into it, and at the end of that we can determine what a particular airport needs.

[Traduction]

Ma première question à M. Withers se rattache à la question du sénateur Macdonald. Je sais que vous n'êtes pas au service du ministère des Transports depuis bien des années.

M. Withers: Quatre années, monsieur.

Le sénateur Muir: Vous vous appelez bien Ramsey Muir Withers. Vous avez un bien joli second prénom.

Certains de vos collègues ont beaucoup plus d'années de service que vous, et c'est là que ma question se rattache à celle du Sénateur John Macdonald. N'est-il pas vrai qu'il y a eu des coupures à l'aéroport de Sydney—je ne veux pas ici que l'on passe en revue tous les aéroports du pays—parmi les employés de la protection incendie, du personnel et de l'équipement? Si je suis dans l'erreur que quelqu'un me corrige et m'affirme ici, ce soir, qu'il n'y a pas eu de coupures à cette aéroport—que le public est aussi bien protégé, sinon mieux, en cas de catastrophe, de désastre ou d'incendie à l'aéroport de Sydney?

M. Withers: M. le président, nous avons au cours au cours des deux dernières années rééquilibrer les exigences sur la base des statistiques recueillis à divers aéroports. Autrement dit, nous classons les aéroports d'après le nombre de mouvements que connaissent les aéroports chaque année, le nombre de passagers qui les fréquentent, les heures d'exploitation...

Sénateur Muir, je n'ai pas de réponse précise pour le cas de Sydney. Peut-être quelqu'un dans cette salle a-t-il la réponse exacte; toutefois, dans la région de l'Atlantique, nous avons rééquilibré le personnel en fonction des statistiques—autrement dit, la norme de sécurité appliquée est la même que celle qui a toujours été respectée.

Il faut aussi savoir que nous avons remplacé du matériel—en fait, nous sommes en train de construire 74 nouveaux véhicules d'intervention rapides, comme on appelle, de façon assez pompeuse d'ailleurs, à un camion incendie passablement automatisé qui nécessite un seul opérateur; un des cas dont on a déjà parlé. Il m'est également impossible de préciser si un de ces camions sera envoyé à Sydney. Toutefois, je crois dissiper toutes les craintes en affirmant que la norme de sécurité à Sydney est aussi bonne aujourd'hui que par le passé.

Le sénateur Muir: J'aimerais qu'on me fasse parvenir une déclaration à cet effet dans laquelle on m'indiquerait les progrès réalisés en vue d'améliorer la sécurité. Vous avez dit réévaluer? Rééquilibrer?

M. Withers: Rééquilibrer en se fondant sur les statistiques, le nombre de mouvements.

Le sénateur Muir: Est-ce du jargon de la Fonction publique ou quelque chose d'autre? Que signifie rééquilibrer?

M. Withers: Nous publions la catégorie de chaque aéroport en indiquant le genre de sauvetage incendie et accident assuré, de manière que le pilote qui utilise cet aéroport sache ce qui peut se faire. Plus il y a de passagers embarqués par année et qui transitent par cet aéroport, plus les services doivent être efficaces. De même, ces services dépendent du type d'avion. La capacité de circonscrire un incendie doit être d'autant plus grande que les avions qui fréquentent l'aéroport sont gros. Par exemple, il faut une puissance d'extinction beaucoup plus grande dans le cas d'un 747 que dans celui d'un 737. En consi-

[Text]

Senator Muir: So in your clipping files you must have statements over the years whereby the board of trade in Sydney were very upset because of the cutbacks in fire protection at the Sydney airport, as the unions were, and so on. I would like someone, if that could be reviewed—

Mr. Withers: We will get you the specific figures for Sydney, sir.

Senator Muir: Because I shall be only too happy to know that things are in good shape—and God forbid ever any disaster, but that we are prepared if it should occur.

Mr. Withers: We are very pleased to report as well that never once in the history of the Canadian airport system has a life needed to be saved by the presence of the crash and fire rescue system.

Senator Muir: Mr. Chairman, to follow up on what Senator Graham was talking about Air Bras d'Or, we have had approaches made to us just in recent days with regard to this airline, and Mrs. Bloodworth could follow up. I was not quite sure what she said, what they might possibly qualify for if they were in distress financially, because I understand they did make representation to small business and to DRIE.

One of the reasons they have had difficulty is the seat load. If you have something in your act that says they might get some assistance, it might be an extremely good idea. We need the jobs. He said 25; my figure is around 30. Would you repeat what you said to Senator Graham? I am getting old; I am a little dense. These senators have a job hobbling around, and I would like to know just what that was about.

Ms. Bloodworth: What I stated was that the the C-18 provision in clause 85 does not provide financial assistance to carriers. It is not intended to do that. What it does is provide a safety net for service to the public. If a carrier went out of business and no longer provided service, this clause would not necessarily ensure that the carrier would get financial assistance. Indeed, the first preference of the government would be that another carrier would step in and take over that service.

If, however, there was found to be an essential air service, and there was no carrier prepared to do it on a purely commercial basis, then the Minister has the power to provide some form of assistance. This might not be a full subsidy; perhaps it would just be a guarantee of a certain seat loading. So it is not a provision aimed at providing financial assistance to carriers; it is a safety net for essential air services.

Senator Muir: For that particular area they were servicing?

Ms. Bloodworth: Yes.

[Traduction]

dérant l'ensemble de ces facteurs, nous parvenons à déterminer ce qu'un aéroport précis a besoin comme service.

Le sénateur Muir: Donc dans vos dossiers de coupures de presse, vous devez avoir accumulé au fil des ans des déclarations de la chambre de commerce de Sydney sur le mécontentement que lui causent les coupures de personnel dans la sécurité incendie à l'aéroport de Sydney, de même que celles des syndicats et d'autres intervenants. J'aimerais que quelqu'un, si c'est possible de faire la revue—

M. Withers: Nous vous enverrons les chiffres précis pour Sydney, monsieur.

Le sénateur Muir: Parce que rien ne me ferait plus plaisir d'apprendre que tout va pour le mieux—Dieu nous préserve d'une catastrophe, et que tout est prêt si jamais quelque chose devait survenir.

M. Withers: Dans cet ordre d'idées, nous sommes fiers de pouvoir vous faire savoir que jamais dans toute l'histoire du système aéroportuaire du Canada, un service de sauvetage accident incidie n'a eu à sauver une seule vie humaine.

Le sénateur Muir: Monsieur le président, pour faire suite aux propos du sénateur Graham sur Air Bras d'Or, nous avons ces derniers jours aborder quelquefois la question de cette compagnie aérienne; M^{me} Bloodworth pourrait-elle poursuivre. Je ne suis pas certain d'avoir bien saisi ce qu'elle a dit, pourrait-elle préciser si cette compagnie est en pleine crise financière, car j'ai cru comprendre que les dirigeants se sont adressés à la petite entreprise et au MEER.

Le nombre de places constitue une des raisons pour lesquelles il y a eu des difficultés. Si vous avez, dans votre loi, une disposition prévoyant qu'ils puissent obtenir de l'aide, ce serait sans doute une très bonne idée. Nous avons besoin des emplois. Il a dit 25; je crois qu'il s'agit plutôt de 30. Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit au sénateur Graham? Je me fais vieux; je suis un peu dur d'oreille. Ces sénateurs ont du pain sur la planche et j'aimerais savoir exactement de quoi il s'agit.

Mme Bloodworth: Ce que j'ai dit, c'est que la disposition C-18 de la clause 85 ne prévoit pas d'aide financière pour les transporteurs ce n'est pas là son rôle. Celui-ci consiste plutôt à protéger les services offerts au public. Dans le cas où un transporteur ferait faillite et ne pourrait plus assurer le service, cette clause ne lui assure pas nécessairement une aide financière. En fait, le gouvernement accorderait plutôt la préférence à un autre transporteur qui assurerait le service à la place du premier.

Toutefois, dans le cas d'un service aérien essentiel qu'aucun transporteur n'est prêt à assurer sur une base purement commerciale, le Ministre dispose des pouvoirs nécessaires pour lui accorder une certaine forme d'aide. Le service ne sera pas nécessairement intégralement subventionné; on peut par exemple garantir au transporteur un certain nombre de places. Il ne s'agit donc pas d'une disposition ayant pour but d'accorder une assistance financière; il s'agit plutôt d'une mesure de sécurité visant à protéger les services aériens essentiels.

Le sénateur Muir: Assure-t-il le service dans ce secteur particulier?

Mme Bloodworth: Oui.

[Text]

Senator Muir: There is no national safety code in the "excited" States of America. I know of a driver of an 18-wheeler who is allowed to drive in Canada. Are there any arrangements as far as qualifications are concerned? Do we allow people with impaired vision to drive? This man is getting along all right in Canada, but in the U.S. they are objecting to him. If they have a weaker situation than we have as far as safety is concerned, how is it he is having a problem?

Mr. Withers: There is what we would call the "non-tariff barrier" of work permits, which has nothing to do with the operation of the vehicle. Rather, it has to do with the question of working in the United States. To deal specifically with the physical capacity and driver-qualification issue, I would like to call on John Pringle.

Mr. Pringle: I believe our medical standards in Canada are as high as those in the United States. We would have to know something more specific about the driver's problem. It sounds like an individual case.

Senator Muir: I think our standards might be higher. That is why I am wondering why this difference.

Mr. Pringle: I think Mr. Withers has found the answer. He cannot work in the United States without a green card. He can go between Canada and the United States and back again, but he cannot stay there and work without a green card.

Senator Muir: I know all about the green cards. This guy goes through various provinces and states, picking up loads and bringing them back again. He approached me on the Charter of Rights, which does not apply over in the U.S. But you have clarified a certain point; I will relay it to him, try to find further information, and possibly contact you again.

Mr. Withers, I was pleased to hear your response to Senator Spivak that Mr. Mazankowski did not pull something out of a hat when he delivered the *Freedom to Move* statement and that it went back a period of time. In the few short years I have been here I found that no matter what the legislation or situation, it takes several years to start to germinate. You say seven or eight years. I presume your people were working on this many years ago and spending lots of hours in the night preparing all these things for the future. I was glad to hear it, because some general opinion is that this deregulation just started. Some of my colleagues seem to think Confederation started in 1984. This did not just start in 1984. It started quite some time before that and you are reconfirming it.

Senator Stollery: I was curious about a small point of clarification on this business of airlines and air service in remote areas. They are non-profit; they do not make any money. If Bradley Air Services in Hall Beach were going broke and it was going to be the end of the air service in that part of the Northwest Territories, what actually would happen?

[Traduction]

Le sénateur Muir: Il n'existe pas de code de sécurité aux États-Unis. J'ai entendu parler du conducteur d'un camion à 18 roues qui est autorisé à conduire au Canada. Y-a-t-il des dispositions qui ont été prises en ce qui concerne les qualifications? Permettons-nous à des personnes qui ont une mauvaise vision de conduire? Cet homme se débrouille très bien au Canada mais aux États-Unis on ne veut pas le laisser conduire. Si les mesures de sécurité sont moins sévères dans ce pays que dans le nôtre, comment se fait-il qu'il ait des problèmes?

M. Withers: Les permis de travail constituent en quelque sorte une barrière non tarifaire qui n'a rien à voir avec la conduite des véhicules. La question qui se pose est plutôt celle du permis de travail aux États-Unis. Je confierai la question des capacités physiques et des qualifications des conducteurs à John Pringle.

M. Pringle: J'estime que les normes médicales canadiennes sont aussi sévères que les normes américaines. Il faudrait que vous me donniez plus de détails sur le conducteur en question. Il semble qu'il s'agisse d'un cas individuel.

Le sénateur Muir: Je pense que nos normes sont mêmes plus sévères. C'est pour cette raison que je me demande pourquoi il y a une telle différence.

M. Pringle: Je pense que M. Withers a trouvé la réponse. Le conducteur en question ne peut pas travailler aux États-Unis sans permis de travail. Il peut voyager entre le Canada et les États-Unis mais ne peut pas demeurer dans ce dernier pays et y travailler sans permis de travail.

Le sénateur Muir: Je connais bien la question des permis de travail. Le chauffeur en question voyage dans diverses provinces et états où il recueille des chargements et les ramène. Il a abordé avec moi la question de la Charte des Droits, qui ne s'applique pas aux États-Unis. Mais vous avez éclairci pour moi un certain point; je vais lui retransmettre ces renseignements, essayer de m'informer davantage et je communiquerai peut-être à nouveau avec vous.

Monsieur Withers, il m'a fait plaisir de vous entendre répondre au sénateur Spivak que M. Mazankowski n'a pas publié son guide *Allez sans entraves* par un tour de passe-passe et qu'il a fallu pas mal de temps pour cela. Pendant les quelques années que j'ai passées ici, j'ai constaté qu'il faut pas mal de temps à une situation ou à une législation pour se développer. Vous dites sept ou huit ans. Je suppose que vos fonctionnaires travaillaient sur ce sujet il y a déjà plusieurs années et qu'ils ont consacré bon nombre de leurs nuits à nous préparer toutes ces choses pour l'avenir. J'ai été heureux de vous l'entendre dire, parce que, de l'avis général, la déréglementation vient tout juste de commencer. Certains de mes collègues semblent croire que la Confédération a commencé en 1984. Ce n'est pas tout à fait le cas. Elle a commencé bien avant et c'est ce que vous venez de me reconfirmer.

Le sénateur Stollery: J'aimerais que vous apportiez un éclaircissement à cette question des compagnies aériennes et des services aériens dans les régions éloignées. Ces services ne permettent pas de faire des profits. En supposant que Bradley Air Services de Hall Beach fasse faillite et que cela entraîne la

[Text]

A witness: The interesting thing is that our northern operators have not gone broke. In the slim routes of the north, I think it is something to be very proud of. We know that for a similar provision in the U.S., they spend about \$35 million a year on subsidies. We do not have subsidies to anywhere in the north of Canada. It is a real tribute to Canadian air carriers.

In the unfortunate event that someone failed . . . You just described an essential service to one of those remote communities. While the regulations have not been written yet, it is visualized that the government would go out and ask someone if they would take it over. If no one came in immediately, we would go to tender and ask who would do it and at what price. Presumably the tender would be awarded to the one requiring the lowest subsidy.

Senator Stollery: If a service in a remote area went belly-up and I had the necessary qualifications, I could pick up that service and the government would possibly give me a subsidy to maintain my operation. Is that the idea?

A witness: If you wanted. If another individual came along who would do it for x dollars and you would do it for x minus \$5, you would probably—

Senator Stollery: What about the situation in a remote area not already served?

Ms. Bloodworth: This covers existing essential services.

Senator Stollery: If I were in a remote area which is not served—there are remote areas of Canada which do not have very much service . . . Under this proviso, could someone say they would like to service the communities between Bathurst Inlet and Sachs Harbour, the Inuit community . . . ? If I were prepared to service this and said what it was going to cost, would the government say they would give me the money?

Ms. Bloodworth: No. This covers existing essential air services and that is what is covered here. The assumption here was that this would have the largest application in the Northwest Territories and Yukon. As I say, it applies in southern Canada, but those are the areas of the country generally most dependent on air service.

Senator Stollery: No, that is why I picked them.

Ms. Bloodworth: They have air service now. It is not always air service that we would term air service.

Senator Stollery: Well, some communities do not have it.

Ms. Bloodworth: It may be once a week, it may be on require—

[Traduction]

fin des services aériens dans cette partie des Territoires-du-Nord-Ouest, que se passerait-il?

Un témoin: Il est intéressant d'observer que les exploitants n'ont pas fait faillite dans cette région du pays. Compte tenu du faible nombre de passagers sur les routes aériennes du nord, j'estime qu'on doit en être fier. Nous savons qu'un service semblable aux États-Unis coûte environ 35 millions de dollars par année en subventions. Nous n'avons ce genre de subventions nulle part dans le Nord du Canada. Nous devons en rendre hommage aux transporteurs aériens canadiens.

Dans l'hypothèse où, malheureusement, un service aérien ferait faillite . . . Vous venez tout juste de décrire un service essentiel dans une de ces collectivités éloignées. Bien que la réglementation n'ait pas encore été rédigée, on estime que le gouvernement demanderait à une autre société de reprendre ce service. Si personne ne proposait ses services dans l'immédiat, nous ferions un appel d'offres pour savoir qui voudrait s'en charger et à quel prix. Le service serait sans doute accordé à la société qui demanderait la subvention la moins élevée.

Le sénateur Stollery: Si un service aérien dans une région éloignée faisait faillite et si j'avais les qualifications voulues, je pourrais reprendre ce service et le gouvernement me verserait peut-être une subvention pour me maintenir à flot. Ai-je bien compris?

Un témoin: Si vous voulez. Si quelqu'un acceptait d'assurer ce service pour x tant et que vous étiez prêt pour votre part à l'assurer pour x cette somme moins 5 dollars, c'est sans doute à vous qu'on l'accorderait . . .

Le sénateur Stollery: Quelle est la situation dans une région éloignée qui n'est pas actuellement desservie?

Mme Bloodworth: Cette disposition traite des services essentiels existants.

Le sénateur Stollery: Supposons que je me trouve dans une région éloignée non desservie—il existe au Canada des régions éloignées qui sont très mal desservies . . . aux termes de cette disposition, quelqu'un pourrait-il par exemple proposer d'assurer un service entre Bathurst Inlet et Sachs Harbour pour la collectivité Inuit . . . ? Si j'étais prêt à assurer ce service et si je vous disais ce qu'il coûterait, le gouvernement me fournirait-il les fonds?

Mme Bloodworth: Non. Je le répète, cette disposition couvre uniquement les services aériens essentiels existants. On supposait que ceci s'appliquerait surtout dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Comme je viens de le dire, cela s'applique à la partie sud du pays, mais ces régions sont généralement celles qui ont le plus besoin du service aérien.

Le sénateur Stollery: Non, et c'est pourquoi je les ai choisies.

Mme Bloodworth: Elles ont un service aérien maintenant. Ce n'est pas toujours un service digne de ce nom.

Le sénateur Stollery: Il y a des agglomérations où il n'y a aucun service.

Mme Bloodworth: Dans certains cas, le service est hebdomadaire, dans d'autres cas il est sur demande . . .

[Text]

Senator Stollery: I have been in communities where they in fact wait for the snow and ice so that they can move back and forth on skidoos because they do not have service. There are lots of little communities like that around the northern shores of the Arctic Ocean and they do not have service. What happens to them? In other words, there is no policy here for communities that do not in fact have service, of which I am sure you could easily come up with a list of 15 with a couple of hours and a map.

Ms. Bloodworth: Most of those communities may not have any scheduled or regular service, but most of them still have access to a charter service that can come in on demand. I think they could still be said to have service and that is the level of service that would be envisaged. If that service ceased altogether and they did not even have a charter service on demand, that could be covered by this. But no, if you are—

Senator Stollery: If Northwest Territorial Airways said they were not interested in answering a radio request from such and such a harbour somewhere where there are 20 Inuit families because they do not make any money at it, or some such thing, what would happen?

Ms. Bloodworth: If that is an essential air service—that is the key. The Minister has to decide it is an essential air service existing on the day the act comes into force. Then it could qualify under clause 85, as Mr. Withers has—

Senator Stollery: The local population's option there is to hire themselves a lawyer and go to the Minister and make the proposition and persuade everyone that it is an essential service.

Ms. Bloodworth: I guess if you are asking me—

Senator Stollery: Their disadvantage would then be that. The disadvantage they then have in remote communities is basically their voice.

Ms. Bloodworth: I would suggest, though, that under this particular provision they would not be very wise to hire a lawyer. I hesitate to say that as a lawyer, but because this is a remedy to the Minister, it is not a set question of proving a legal requirement, other than the fact that the Minister has to agree it is essential—

Senator Stollery: They have to prove it is essential.

Ms. Bloodworth: To the Minister. It is essentially a political accountability.

Senator Stollery: If the Minister says it is not essential . . . Okay. Thank you very much, Mr. Chairman.

Senator Graham: All of this talk about essential services leads me to ask a question related to minimum standards.

A few weeks ago I was in Halifax and I was coming back to Ottawa and a friend of mine was going to Boston. I took him to the airport and he was flying on one of these new deregulated airlines, or airlines that cropped up as a result of deregulation, and we got to the gate. I went with him simply because he was late and I wanted to help him with his luggage. When

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Je suis allé dans des agglomérations où les gens attendent la neige pour se déplacer en motoneige car ils n'ont aucun service aérien. Il y a beaucoup d'agglomérations dans cette situation sur les rives de l'océan Arctique. Qu'est-ce que l'on fait pour elles? Il n'y a aucune politique en vigueur pour les agglomérations sans service aérien. Je suis sûr qu'avec une carte géographique, on pourrait facilement dénombrer une quinzaine de ces agglomérations en une heure ou deux.

Mme Bloodworth: La plupart de ces agglomérations n'ont peut-être pas de service régulier, mais la plupart ont accès à un service charter sur demande. Je crois que l'on peut dire qu'elles ont un service aérien et que c'est le genre de service que l'on peut envisager. Si ce service devait être interrompu et qu'elles n'avaient plus de service charter sur demande, cette situation pourrait être couverte par la loi. Mais, si . . .

Le sénateur Stollery: Si Northwest Territorial Airways n'était pas intéressée à répondre à un appel radio en provenance d'un port où il n'y a que 20 familles Inuit, parce que la chose n'est pas rentable ou pour une autre raison similaire, qu'arriverait-il?

Mme Bloodworth: Il s'agit de savoir si le service aérien est essentiel. Le Ministre devra décider s'il s'agit d'un service aérien essentiel existant le jour où la loi entrera en vigueur. Dans ce cas, il pourrait, d'après l'article 85, comme M. Withers l'a . . .

Le sénateur Stollery: Dans ce cas, la seule option de la population locale est de retenir les services d'un avocat, de se présenter devant le Ministre et de persuader tout le monde que le service est essentiel.

Mme Bloodworth: Si vous me demandez . . .

Le sénateur Stollery: C'est là que se trouve l'inconvénient pour eux. Dans les agglomérations éloignées, l'inconvénient est qu'elles doivent se faire entendre.

Mme Bloodworth: Je crois qu'avec cette disposition particulière de la loi, il serait peu sage d'avoir recours au service d'un avocat. A titre d'avocate, il me gêne de le dire, mais étant donné qu'il s'agit d'une requête au Ministre, il ne s'agit pas de démontrer une obligation légale, à part le fait que le Ministre doit reconnaître que le service est essentiel—

Le sénateur Stollery: Elles doivent démontrer qu'il est essentiel.

Mme Bloodworth: Au Ministre. Il s'agit essentiellement d'une responsabilité politique.

Le sénateur Stollery: Si le Ministre dit que le service n'est pas essentiel . . . bien. Merci beaucoup monsieur le président.

Le sénateur Graham: Toutes ces questions sur les services essentiels m'amènent à poser une question sur les normes minimales.

Il y a quelques semaines, j'étais à Halifax, sur le point de revenir à Ottawa, et l'un de mes amis devait partir pour Boston. Je l'ai amené à l'aéroport d'où il devait s'envoler sur l'une de ces nouvelles lignes aériennes déréglementées, ou une ligne nouvellement apparue à la suite de la déréglementation, et nous nous sommes présentés à la barrière. Je l'ai accompagné

[Text]

he got to the gate he was indeed going to make it on time and the first question he was asked by the ground attendant was whether he had had his breakfast. He said that he had not. The attendant said it was too bad, because there was no breakfast service. Then he followed my friend and asked if he had gone to the bathroom, because there was no bathroom on that aircraft. This is a true story. I am just wondering how you ensure minimum standards to cover those essential services.

Mr. Withers: Mr. Chairman, all I can say is that I think market forces will determine it.

Senator Graham: The force of gravity has a lot to do with it too.

The Chairman: No further questions?

Senator Stollery: Mr. Chairman, I mentioned that I have a whole volume of other questions, but I obviously do not want to start on them at this hour.

The Chairman: Looking at our commitments for tomorrow, we would have to postpone this additional meeting to Wednesday at 3.30 p.m. We are free from then on. Tomorrow we have a full day. I understand the witnesses would be available for Wednesday afternoon.

The meeting is now adjourned.

[Traduction]

parce qu'il était tard et que je désirais l'aider à porter ses bagages. Il est arrivé à la barrière à temps et le préposé lui a d'abord demandé s'il avait pris son petit déjeuner. Il répondit que non. Le préposé dit que c'était malheureux parce qu'on ne servait pas le petit déjeuner à bord de l'appareil. Il a ensuite suivi mon ami et lui demanda s'il était allé à la salle de toilette, parce qu'il n'y avait pas de toilette dans l'appareil. C'est la stricte vérité. Je me demande comment vous allez vous y prendre pour mettre en vigueur des normes couvrant ces services essentiels.

M. Withers: Monsieur le président, tout ce que je peux dire c'est qu'à mon avis les lois du marché seront le facteur déterminant.

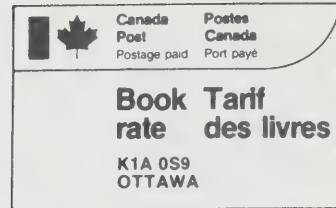
Le sénateur Graham: La loi de la gravitation y est aussi pour beaucoup.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, comme je l'ai mentionné, j'ai beaucoup d'autres questions, mais je ne désire pas en commencer la discussion en ce moment.

Le président: D'après nos engagements pour demain, il nous faut reporter cette séance supplémentaire à mercredi 15 h 30. Nous serons libres par la suite. Nous serons occupés toute la journée. Je crois comprendre que les déposants sont libres mercredi après-midi.

La séance est ajournée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. R. Withers, Deputy Minister;
Mr. Claude LaFrance, Assistant Deputy Minister;
Mrs. Margaret Bloodworth, Acting General Counsel;
Mr. John Pringle, Director Motor Vehicle;
Mr. Donald Douglas, Director Licensing and Certification
Branch.

Du ministère des Transports:

M. R. Withers, sous-ministre;
M. Claude LaFrance, sous-ministre adjoint;
M^{me} Margaret Bloodworth, conseiller général intérimaire;
M. John Pringle, directeur, Politiques transporteurs routiers;
M. Donald Douglas, directeur, Délivrance de licences et cer-
tificats.



Second Session
Thirty-third Parliament, 1986-87

Deuxième session de la
trente-troisième législature, 1986-1987

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chairman:
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, July 21, 1987

Issue No. 20

Seventh proceedings on:

Bill C-18, An Act respecting national
transportation, and

Bill C-19, Motor Vehicle Transport
Act, 1986

WITNESSES:
(See back cover)

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président:
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 21 juillet 1987

Fascicule n° 20

Septième fascicule concernant:

Projet de loi C-18, Loi nationale concernant
les transports, et

Projet de loi C-19, Loi de 1986 sur les
transports routiers

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Robert Muir, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

De Bané	Macdonald (<i>Cape Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (or Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(or Frith)	

**Ex officio Members*

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Léopold Langlois

Vice-président: L'honorable Robert Muir

et

Les honorables sénateurs:

De Bané	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)
Bell	MacDonald (<i>Halifax</i>)
Davey	*Murray (ou Doody)
Graham	Muir
Langlois	Spivak
Le Moyne	Stewart
*MacEachen	Stollery
(ou Frith)	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Macquarrie, seconded by the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), for the second reading of the Bill C-18, An Act respecting national transportation.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator MacEachen, P.C., that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Monday, June 29, 1987:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*), seconded by the Honourable Senator Robertson, for the second reading of the Bill C-19, An Act respecting motor vehicle transport by extra-provincial undertakings.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—
Resolved in the affirmative, on division."

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Macquarrie, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-18, Loi nationale concernant les transports.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois, à la majorité.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur MacEachen, C.P., que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 29 juin 1987:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*), appuyé par l'honorable sénateur Robertson, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-19, Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat

Charles A. Lussier

Clerk of the Senate

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 21 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'AVANT-MIDI
(34)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 9:05 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs De Bané, Graham, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart et Stollery. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Kenny.

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:

- M. Howard Hart, président;
- M. David Church, directeur adjoint, transport, section de la distribution;
- M. Ken W. Hall, président de «Champion Forest Products of Alberta Ltd.»;
- M. D. J. Wallace, directeur des transports, «Consolidated Bathurst Inc.»;
- M. J. A. Powell, directeur adjoint, Achats et transports, «Crown Forest Industries Limited».

De l'Institut canadien des Engrais:

- M. Andrew Elliott, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation;
- M. Roger Larson, directeur adjoint;
- M. Neil Cattermole, directeur des transports—Agriculture, «C-I-L Inc.»;
- M. Jim Brown, administrateur délégué.

De Miramichi Pulp and Paper Inc.:

- M. John Edgar, vice-président, transport;
- M. Maurice Dionne, relations publiques.

De «British Columbia Council of Forest Industries»:

- M. Jerry Bennett, vice-président, transport;
- M. R. Trask, président du comité des transports (COFI).

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Hart dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-A, avec M. Hall, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JULY 21, 1987
MORNING SITTING
(34)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:05 o'clock a.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators De Bané, Graham, Langlois, Le Moyne, Macdonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart and Stollery. (9)

Present but not of the Committee: The Honourable Senator Kenny.

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From Canadian Pulp and Paper:

- Mr. Howard Hart, President;
- Mr. David Church, Assistant Manager, Transportation, Distribution Section;
- Mr. Ken W. Hall, President of Champion Forest Products of Alberta Ltd.;
- Mr. D. J. Wallace, Director of Transportation, Consolidated Bathurst Inc.;
- Mr. J. A. Powell, Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crow Forest Industries Limited.

From the Canadian Fertilizers Institute:

- Mr. Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs;
- Mr. Roger Larson, Assistant Director;
- Mr. Neil Cattermole, Transportation Manager—Agriculture C-I-L Inc.;
- Mr. Jim Brown, Managing Director.

From Miramichi Pulp and Paper Inc.:

- Mr. John Edgar, Vice-President, Transport;
- Mr. Maurice Dionne, Public Relations.

From the British Columbia Council of Forest Industries:

- Mr. Jerry Bennett, Vice-President of Transportation;
- Mr. R. Trask, President, Transportation Committee, COFI.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Hart tabled a brief, exhibit TC-20-A, made a presentation along with Mr. Hall and, together with the other witnesses, answered questions.

M. Elliott dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-B, fait une présentation, et avec ses témoins, répond aux questions.

M. Edgar dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-C et TC-20-C1, fait une présentation et avec M. Dionne, répond aux questions.

M. Bennett dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-D, fait une présentation, et avec M. Trask, répond aux questions.

A 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

ATTESTÉ:

Le greffier suppléant du Comité

Line Gravel

Acting Clerk of the Committee

LE MARDI 21 JUILLET 1987
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(35)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit à 14 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois (président).

Membres du Comité présents: Les honorables sénateurs De Bané, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Cap-Breton*), Muir, Spivak, Stewart et Stollery. (9)

Également présents: Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. Jacques Rousseau, avocat et M. John Christopher, attaché de recherche.

Témoins:

De «Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper»:

Mr. R. Anspach, administrateur de la circulation.

De «Coal Association of Canada»:

Mr. Dick Marshall, président;

Mr. L. G. Dykers, président, «Obed Mountain Coal Company Limited»;

Mr. Terrance L. Garvey, directeur des transports, «Westar Mining Ltd.».

Du Congrès du Travail du Canada:

M^{me} Nancy Riche, vice-présidente exécutive;

Mr. Louis Erlichman, directeur de recherche pour l'Association internationale des machinistes;

Mr. Léo Roy, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer;

Mr. Larry Wagg, coordonnateur national de projets spéciaux;

Mr. Richard Y. Gaudreau, vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies;

Mr. Elliott tabled a brief, exhibit TC-20-B, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mr. Edgar tabled a brief, exhibit TC-20-C and TC-20-C1, made a presentation and, along with Mr. Dionne, answered questions.

Mr. Bennett tabled a brief, exhibit TC-20-D, made a presentation and, along with Mr. Trask, answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee recessed until 2 o'clock p.m.

ATTEST:

TUESDAY, JULY 21, 1987
AFTERNOON SITTING
(35)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2 o'clock p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators De Bané, Graham, Langlois, Le Moyne, MacDonald (*Cape Breton*), Muir, Spivak, Stewart and Stollery. (9)

Also present: From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. Jacques Rousseau, Lawyer and Mr. John Christopher, Research Officer.

Witnesses:

From Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper:

Mr. R. Anspach, Traffic Manager.

From the Coal Association of Canada:

Mr. Dick Marshall, President;

Mr. L. G. Dykers, President, Obed Mountain Coal Company;

Mr. Terrance L. Garvey, Director, Transportation, Westar Mining Limited.

From the Canadian Labour Congress:

Mrs. Nancy Riche, Executive Vice-President;

Mr. Louis Erlichman, Research Director, International Machinists Association;

Mr. Léo Roy, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada;

Mr. Larry Wagg, National Coordinator for Special Projects;

Mr. Richard Y. Gaudreau, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees;

M. C. W. Carew, président, «Ontario Legislative Board—United Transportation Union».

Le Comité, conformément à ses ordres de renvoi du 29 juin 1987 poursuit son étude sur les Projets de loi C-18, Loi nationale concernant les transports et C-19, Loi de 1986 sur les transports.

M. Anspach dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-D, fait une présentation et répond aux questions.

M. Marshall dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-E, fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions.

M^{me} Riche dépose un mémoire, pièce justificative, TC-20-F, fait une présentation et, avec ses témoins, répond aux questions et enverra une réponse écrite pour le sénateur Graham.

Il est—

Ordonné: Que le greffier fasse enquête et rapport sur le pourquoi du retard de l'impression des fascicules du Comité.

L'honorable sénateur Le Moyne propose:

Que les membres du Comité aient à leur disposition les témoignages officiels, dans les deux langues officielles, sur les délibérations du Comité pour les Projets de loi C-18 et C-19 avant de déposer le rapport final du Comité.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose:

Que la réunion s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 16 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Mr. C. W. Carew, Chairman, Ontario Legislative Board—United Transportation Union.

Pursuant to its Orders of Reference dated June 29, 1987, the Committee resumed its consideration of Bill C-18, An Act respecting national transportation, and Bill C-19, Motor Vehicle Transport Act, 1986.

Mr. Anspach tabled a brief, exhibit TC-20-D, made a presentation and answered questions.

Mr. Marshall tabled a brief, exhibit TC-20-E, made a presentation and, along with his witnesses, answered questions.

Mrs. Riche tabled a brief, exhibit TC-20-F, made a presentation and, along with her witnesses, answered questions and promised to answer Senator Graham's question in writing.

Agreed—

That the Clerk look into and report on the reasons for the delay in the printing of Committee issues.

The Honourable Senator Le Moyne moved—

That the Committee members have at their disposal, in both official languages, the official proceedings on Bill C-18 and Bill C-19 before tabling their final report.

Following debate and the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Spivak moved—

That the Committee adjourn.

And the question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

Le greffier du Comité

André Reny

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Tuesday, July 21, 1987

[Text]

The Chairman: I call the meeting to order. Our first witness this morning is Mr. David Church, Assistant Manager, Transportation, Distribution Section, Canadian Pulp and Paper Association.

Mr. Church.

Mr. Howard Hart, President, Canadian Pulp and Paper Association: Mr. Chairman, since we sent that information to you I have been able to change my timetable and appear before the committee. My name is Howard Hart.

The Chairman: Oh, excuse me, sir.

Mr. Hart: I am President of the Canadian Pulp and Paper Association. If you would permit me I would like to introduce some colleagues who are accompanying me this morning: D.J. Wallis, Director of Transportation, Consolidated-Bathurst, Montreal; K.W. Hall, President, Champion Forest Products, Alberta; J.A. Powell, Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crown Forest Industries, Vancouver; and D.W. Church, Assistant Manager, Canadian Pulp and Paper Association.

Mr. Chairman and Senators, I would just mention in passing that my colleagues representing individual companies represent operations located in British Columbia, Alberta, Ontario, Quebec and New Brunswick, and the Canadian Pulp and Paper Association, for which we speak, represents the producers of some 98% of the Canadian pulp and paper output. The output is located in every province except Prince Edward Island.

Our submission to this Senate standing committee has been made available to committee members in advance in both official languages. I hope you have had a chance to look at the document.

To be precise about our submission, I should state that it deals entirely with the rail transportation aspects of Bill C-18. We do not address such matters as air transport or pipeline transport, matters with which we have no experience and hence no special competence.

I should point out, sir, an omission in my letter to you which accompanied the submission and is bound into the front of it. It was prepared in some haste in order to have a document in your hands. While I did mention our support of the full package of rail legislation set out in the bill and I specifically mentioned our strong support of the confidential contract arrangements and the proposed dispute settlement procedures, I neglected to mention our support of the competitive joint-line rates provision, which was a very serious omission on my part in that letter as we do consider that an essential part of the package. The matter was, however, covered in the submission in full and I am sorry I forgot to emphasize that in my letter to you.

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 juillet 1987

[Traduction]

Le président: Je déclare la séance ouverte. Notre premier témoin, ce matin, est M. David Church, directeur-adjoint des transports, section de la distribution de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers.

Monsieur Church.

M. Howard Hart, président de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers: Monsieur le président, depuis que nous vous avons fait parvenir cette information, j'ai réussi à modifier mon horaire de façon à me présenter devant le comité. Mon nom est Howard Hart.

Le président: Je vous prie de m'excuser, monsieur.

M. Hart: Je suis président de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers. Si vous me le permettez, j'aimerais vous présenter certains collègues qui m'accompagnent ce matin: D. J. Wallis, directeur des transports, Consolidated-Bathurst, Montréal; K. W. Hall, président, Champion Forest Products, Alberta; J. A. Powell, directeur-adjoint, achat et transports, Crown Forest Industries, Vancouver; et D. W. Church, directeur-adjoint, Association des producteurs de pâtes et papiers.

Monsieur le président et messieurs les sénateurs, j'aimerais souligner en passant que mes collègues qui représentent des sociétés individuelles, représentent également des exploitations situées en Colombie-Britannique, en Alberta, en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick et que l'Association des producteurs de pâtes et papiers, au nom de laquelle nous parlons, représente les producteurs de quelque 98 p. 100 des exploitations de pâtes et papiers canadiennes. Ces exploitations se trouvent dans toutes les provinces sauf à l'Île-du-Prince-Édouard.

Notre présentation devant votre comité permanent du Sénat a été distribuée aux membres du comité à l'avance dans les deux langues officielles. J'espère que vous avez eu l'occasion de parcourir le document.

À titre de précision au sujet de notre présentation, permettez-moi d'indiquer qu'elle porte entièrement sur les aspects du transport ferroviaire du projet de loi C-18. Nous ne traitons pas de sujets comme le transport aérien ou le transport par pipeline, domaines dans lesquels nous n'avons aucune expérience et, par conséquent, aucune compétence particulière.

Je dois indiquer, monsieur, une omission dans la lettre que je vous ai adressée avec ma présentation et qui précède la première page de celle-ci. Elle a été préparée à la hâte pour que vous puissiez avoir un document entre les mains le plus rapidement possible. Bien que j'aie indiqué notre soutien à l'ensemble des dispositions sur le chemin de fer contenues dans le projet de loi et que j'aie signalé particulièrement notre appui vigoureux aux contrats confidentiels et aux procédures envisagées de règlement des conflits, j'ai oublié de mentionner l'appui que nous accordons à la disposition sur le taux conjoint concurrentiel, ce qui constitue une omission très grave de ma part dans cette lettre puisque nous estimons qu'elle fait partie essentielle de l'ensemble. Toutefois, le sujet a été traité de manière

[Text]

If I may assume that our document is in committee members' hands, I would like to confine my comments to a few points about the pulp and paper industry and its environmental setting, which I think are relevant, and perhaps make some sense out of our strong support for this bill.

The pulp and paper industry is a major building block in the Canadian economy. It is a major employer with some 80,000 jobs in the mills, 66,000 in the woodlands, and about 300,000 jobs in the sectors supplying the industry. A large proportion of those jobs and operations are in communities far from our major urban centres; this fact lends a special importance to our concerns about transportation.

The industry is the largest single contributor to Canada's balance of payments in terms of net export earnings, and it is by far the largest contributor in that respect.

I would finally say with respect to this first point that the industry has good growth prospects. We were invited to make a forecast of the prospects for this industry for the Macdonald commission some years ago and at that time, which was about 1983, we forecast that the 20-million-tonne industry of 1980 could become the 30-million-tonne industry of 1995, a growth of about 50% over the period with very significant fall-out for incomes and employment in Canada. I am happy to say that as of 1986-87, we find that the developments are on track with our forecast.

The second point I want to emphasize is that the industry is largely export-oriented in its volume. In very rough terms, about 50% of our total volume goes to the United States, 25% to other export markets, and 25% to the Canadian market, so 75% to 80% of our existence is in export markets. We sell in an extremely competitive environment against companies from major producing locations such as Scandinavia, the United States, and Europe. More recently, we have been doing business with developing countries, where the fast-growing trees and the development of pulp and paper technology have converted many countries from net importers to net exporters, so we live in an extremely competitive world environment. Nobody gives us a break. It is our cost competitiveness that dictates whether we will succeed or not.

I would like to give you another example. We are proud to say that Canada is the world's leading pulp and paper exporter. This is no mean feat when you consider that half of our volume is sold in the United States, where the industry is three times the size of ours.

[Traduction]

exhaustive dans le cadre de la présentation et je suis désolé d'avoir oublié de le souligner dans la lettre que je vous ai adressée.

Je suppose que les membres du comité ont notre document entre les mains et j'aimerais limiter mes observations à quelques questions qui touchent l'industrie des pâtes et papiers et son environnement et qui, selon moi, sont pertinentes et permettront peut-être de préciser l'appui vigoureux que nous donnons à ce projet de loi.

L'industrie des pâtes et papiers est une pierre d'assise de l'économie canadienne. Il s'agit d'un employeur important qui offre quelque 80 000 emplois dans les scieries, 66 000 dans les régions boisées et environ 300 000 dans les secteurs qui fournissent l'industrie. Une grande partie de ces emplois et de ces opérations se trouvent dans des collectivités éloignées de nos grands centres urbains; cette situation revêt une importance toute particulière surtout en ce qui a trait à nos préoccupations face au transport.

L'industrie est celle qui contribue le plus à la balance des paiements du Canada pour ce qui est des gains nets à l'exportation et elle est, de loin, celle qui offre le plus grand apport, à cet égard.

En dernier lieu, pour ce qui est de cette première question, j'aimerais indiquer que l'industrie offre de bonnes perspectives de croissance. Il y a quelques années, nous avons été invités à faire des prévisions quant à l'avenir de cette industrie pour la commission Macdonald et à ce moment, c'est-à-dire vers 1983, nous avons prévu que l'industrie de 20 millions de tonnes de 1980 deviendrait l'industrie de 30 millions de tonnes de 1995, soit une croissance d'environ 50 p. cent pendant cette période avec des retombées très importantes pour le revenu et l'emploi au Canada. Il me fait plaisir de vous indiquer qu'en 1986-1987, nous constatons que l'évolution est conforme à nos prévisions.

Le deuxième point sur lequel j'aimerais insister est que l'industrie est largement orientée, pour ce qui est de son volume, vers l'exportation. En termes très généraux, environ 50 p. cent de notre volume total va aux États-Unis, 25 p. cent à d'autres marchés d'exportation et 25 p. cent au marché canadien, de sorte que nous fonctionnons entre 75 et 80 p. cent dans des marchés d'exportation. Nos ventes se font dans un cadre extrêmement concurrentiel face à des sociétés provenant de pays producteurs très importants comme la Scandinavie, les États-Unis, l'Europe. Plus récemment, nous avons fait affaire avec des pays en voie de développement où la croissance rapide des arbres et le développement de la technologie ont fait que de nombreux pays qui étaient des importateurs nets sont devenus des exportateurs nets; par conséquent, nous évoluons dans un monde extrêmement concurrentiel. Personne ne nous facilite la tâche. C'est l'aspect concurrentiel de nos coûts qui décide si nous réussissons ou non.

J'aimerais vous donner un autre exemple. Nous sommes fiers de déclarer que le Canada est le plus grand exportateur mondial de pâtes et papiers. Cela n'est pas négligeable, lorsque nous considérons que la moitié de notre volume est vendu aux États-Unis dont l'industrie est trois fois plus importante que la nôtre.

[Text]

The growth prospects of which I spoke are almost entirely based on our cost competitiveness in the future years and our success in export markets. The growth is in the export markets, not the Canadian market.

The third point is that transportation is a major cost item to us. We estimate that some 16% of our costs are accounted for by inbound and outbound freight costs. That reflects not only the geographical dispersion of the industry in Canada but also the fact that we must ship into all of our foreign markets. The U.S. industry, with which we compete, is completely surrounded by its market. I just ask you to think about that concept. It lends a special importance to transportation from a Canadian point of view. I am not suggesting that we repeal geography, only that we recognize the impact of our geography on transportation.

You will see that we very strongly support the rail measures of Bill C-18, including the provision for competitive line rates. We believe the measures in the bill are required to achieve an efficient and low-cost transportation service, to provide a balance between shipper and carrier interests, and to ensure that Canada's industrial infrastructure is capable of serving the demands placed upon it.

We make the point that efficient low-cost transportation is a fundamental building block upon which industry must be able to rely.

We believe confidential contracts will provide the railways with much greater pricing flexibility while enabling them to secure guaranteed tonnages from shippers.

Quite frankly, we think railways officials must look forward to designing and pricing the products they are selling in much the same way and with much the same freedom as other businessmen do, or as we do in our industry. We feel they should have such an opportunity to manage.

We believe the confidential contracts will enable them to compete more effectively intermodally and intramodally and will generate a more competitive, effective and efficient system.

We note on page 7 the bill does provide special provisions with respect to rail-line abandonment.

On page 9, we note the competitive line-rate provision will enable a captive shipper to obtain a rate giving access to another railway at the closest interchange point. We feel this is an essential spur to competition within the railway mode. It reflects a very special requirement of the Canadian situation, namely, wide dispersal in remote communities of production units that are dependent upon rail transport. Hence our very, very strong support for this competitive line-rate provision.

[Traduction]

Les perspectives de croissance dont j'ai parlé plus tôt sont presque entièrement fondées sur l'aspect concurrentiel de nos coûts dans l'avenir et sur notre succès sur les marchés d'exportation. La croissance se trouve dans les marchés d'exportation et non dans le marché canadien.

Le troisième point est le suivant: en termes de coût, le transport représente un élément majeur pour nous. Nous estimons que quelque 16 p. cent de nos coûts sont des coûts de fret (arrivée et sortie). Cela reflète non seulement l'étendue géographique de l'industrie au Canada, mais également le fait que nous devons faire des expéditions dans tous nos marchés étrangers. L'industrie américaine, à qui nous faisons la concurrence, est entièrement entourée par son marché. Je vous demande tout simplement de réfléchir à cette question. Elle revêt une importance toute particulière pour le transport d'un point de vue canadien. Je ne suggère pas que nous essayions de supprimer cet aspect géographique, mais seulement que nous reconnaissons les répercussions de notre géographie sur le transport.

Vous constaterez que nous appuyons vigoureusement les mesures relatives aux chemins de fer and le cadre du projet de loi C-18 y compris la disposition sur les taux concurrentiels. Nous estimons que les mesures présentées dans le projet de loi sont nécessaires pour offrir un service efficace et un transport à coût peu élevé, établir un équilibre entre les intérêts de l'expéditeur et ceux du transporteur et veiller à ce que l'infrastructure industrielle du Canada puisse répondre aux exigences qui lui sont imposées.

Nous vous prions de remarquer que le transport efficace à coût peu élevé est pierre angulaire sur laquelle l'industrie doit pouvoir reposer.

Nous estimons que les contrats confidentiels offriront aux chemins de fer une plus grande souplesse de fixation des prix qui leur permettra d'obtenir des tonnages garantis de la part des expéditeurs.

En toute franchise, nous estimons que les dirigeants des chemins de fer devraient envisager de concevoir les produits qu'ils vendent et d'établir leur prix à peu près de la même façon et avec la même liberté que le font les autres hommes d'affaires ou que nous le faisons dans notre industrie. Nous estimons qu'ils devraient avoir cette possibilité de gestion.

Nous croyons que les contrats confidentiels leur permettront de faire une concurrence plus efficace à l'intérieur d'un même mode de transport et d'un mode à l'autre et généreront un système plus concurrentiel, plus efficace et plus efficient.

Nous indiquons à la page 7 que le projet de loi offre des dispositions particulières portant sur l'abandon des lignes de chemin de fer.

À la page 9, nous indiquons que la disposition sur le taux conjoint concurrentiel permettra à un expéditeur captif d'obtenir un taux donnant accès à un autre chemin de fer au point d'échange le plus rapproché. Nous estimons qu'il s'agit là d'un encouragement à la concurrence au sein du mode ferroviaire. Cela reflète un besoin très particulier de la situation canadienne, notamment la vaste dispersion des unités de production dans des collectivités éloignées qui sont tributaires du transport ferroviaire. D'où notre soutien très très vigoureux à la disposition sur le taux conjoint concurrentiel.

[Text]

On page 11, we simply draw to your attention what we think are some important elements of the deregulation that occurred in the United States. We do not particularly love it because it occurred in the United States, but we do like the results that have been achieved. In a nutshell, it seems to be a more efficient, more competitive transportation system. The American Association of Railroads has acknowledged that it has been beneficial in terms of improving their efficiencies and enabling them to lower their costs.

Page 12, Mr. Chairman, deals with what we consider to be the rather special and unique Canadian railway situation. We have a very large country, a relatively small population, and a great dispersal of our production units, which are often captive to a single carrier. This is quite a different situation from the U.S. one, where there is a much more extensive rail network that is not dominated by two carriers and where the population density is such that river, truck and rail transport interconnect in a much more competitive way than they do in the Canadian economy.

Mr. Chairman, this is really just a highlight to indicate our support for these measures that will introduce a greater element of competition into the system. We think the railways are capable of handling them extremely well and very effectively.

If I may, I would like to call on one of my colleagues to speak for a moment on a special element. Mr. Ken Hall represents an Alberta company that is considering an investment worth \$250 million to \$300 million in new productive capacity in Alberta. It is a very, very significant investment there.

Transportation costs are one of his major concerns and he is particularly concerned about the competition in the rail mode. We would like him to speak for a just a few moments on how he sees this whole matter of competition within the railway mode.

Mr. Ken W. Hall, President, Champion Forest Products of Alberta Limited: Thank you, Mr. Chairman. I feel obliged, Mr. Chairman and Senators, to provide you with the same information I gave the House of Commons committee, but updated to the present.

Our Champion mill at Hinton, Alberta, is a 200,000-tonne export pulp mill and lumber operation. It was built some 30 years ago. It is located 180 miles west of Edmonton and is captive to CN.

In order to improve the viability of our mill in today's competitive international market for our products, we need to spend \$285 million to modernize and double the capacity of our pulp mill. In the process, it would enable us to secure more than 750 existing direct jobs and to add several hundred more new new jobs and enlarge the tax base in our community. If we do not, the mill will become vulnerable to more competitive mills in the U.S., Brazil, and Scandinavia.

[Traduction]

À la page 11, nous attirons simplement votre attention sur ce que nous estimons être certains éléments importants de la déréglementation qui se sont produits aux États-Unis. Nous ne les aimons pas particulièrement parce qu'ils se sont produits aux États-Unis, mais nous aimons plutôt les résultats qui ont été atteints. Bref, le système de transport semble plus efficace et plus concurrentiel. L'American Association of Railroads a reconnu les avantages de ces éléments qui ont permis d'améliorer l'efficacité et d'abaisser les coûts.

La page 12, monsieur le président, traite de ce que nous estimons être une situation plutôt particulière et unique du chemin de fer canadien. Nous avons un très grand pays, une population relativement petite et une grande dispersion de nos unités de production qui sont souvent captives d'un seul transporteur. La situation est très différente de celle des États-Unis où le réseau ferroviaire beaucoup plus étendu n'est pas dominé par deux transporteurs et où la densité de la population est telle que le transport maritime, routier et ferroviaire est interrelié d'une façon beaucoup plus concurrentielle que celle qui existe au sein de l'économie canadienne.

Monsieur le président, il s'agit en réalité d'une mise en évidence visant à indiquer notre soutien à ces mesures qui permettront d'introduire un plus grand élément de concurrence dans le système. Nous croyons que les chemins de fer seront en mesure d'agir extrêmement bien et de façon très efficace.

Si je peux me permettre, j'aimerais demander à l'un de mes collègues de parler d'un élément spécial. M. Ken Hall représente une société de l'Alberta qui envisage des investissements d'une valeur se situant entre 250 et 300 millions de dollars dans une nouvelle société de production en Alberta. Il s'agit d'un investissement très très important là-bas.

Les coûts du transport représentent l'une de ses principales préoccupations et il s'inquiète tout particulièrement de la concurrence dans le mode ferroviaire. Nous aimerions, pendant de brefs instants, connaître son opinion au sujet de la concurrence dans le mode ferroviaire.

M. Ken Hall, président, Champion Forest Products of Alberta Limited: Monsieur le président. Je me sens dans l'obligation, monsieur le président et messieurs les sénateurs, de vous offrir la même information que j'ai donnée au comité de la Chambre des Communes, mais une information mise à jour.

Notre scierie Champion à Hinton en Alberta représente une exploitation de pâte à papier et de sciage d'exportation de 200 000 tonnes. Elle a été construite il y a 30 ans. Elle est située à 180 milles à l'ouest d'Edmonton et est captive, c'est-à-dire entièrement tributaire, du CN.

Pour améliorer la viabilité de notre scierie sur le marché international concurrentiel actuel, pour nos produits, nous devons engager 295 millions pour moderniser notre usine de pâte à papier et en doubler la capacité. Au cours de ce processus, nous serons en mesure de conserver 750 emplois directs existants et d'ajouter plusieurs centaines de nouveaux emplois et d'élargir l'assiette d'imposition dans notre communauté. Si nous ne le faisons pas, la scierie deviendra vulnérable face aux scieries plus concurrentielles des États-Unis, du Brésil et de la Scandinavie.

[Text]

In reaching our decision to recommend that the project go ahead, I can assure you that transportation took a very high profile indeed. We examined every element of our business, looking for ways to improve our competitive position in order to sell the project.

A key obstacle was the high cost of transportation for our pulp into the U.S. market. The transportation of our products to the U.S. accounts for some 20% of our total direct costs—and bear in mind our location relative to that market with regard to the high percentage of railway transportation we use.

The biggest single problem we had was the impact of freight-rate increases in a non-competitive rail environment. The increases we were facing in rail rates were out of perspective with increases in the United States. By way of example, we experienced cumulative increases of over 19% from January 1983 to January 1987 before part of the increases rolled back in late 1986 as a result of a CTC order. This decision, unfortunately, was subsequently reversed in mid-1987. The 19% CN increase compared with an increase of less than 6% over the same timeframe in the U.S.

We believed, however, that competitive current and future rail rates could be assured. There were key elements in our decision to recommend the modernization expansion project to our board of directors. Approval of the project was given on March 19, 1987, based on the economic and financial analysis that incorporated the roll-back in the anticipation that Bill C-18 would provide us with competitive access to the lines of other railway companies.

The benefits of the project and the proposed subsequent \$15 million expansion of our sawmill operation would secure the future of some 750 existing jobs that would otherwise disappear if our operations were not modernized and expanded to remain internationally competitive. In addition, the project would also provide some 400 new jobs; an additional contribution to Canada's balance of trade in the amount of some \$145 million annual from export sales volume; 1,200 person-years of construction work; an additional \$17 million of purchased goods and services, operating supplies per year, excluding transportation; an increase in outbound freight revenue in the order of \$15 million per year plus related inbound chemical and other raw material transportation components that would be primarily moved by the railway system; and \$20.5 million in direct taxes per year to all levels of government.

We were therefore somewhat dismayed, to say the least, following our board's approval to proceed with the project when the railways made representation to the CTC, which then reversed its previous decision, leaving the railways free to

[Traduction]

Lorsque nous avons pris notre décision de recommander la poursuite du projet, je peux vous assurer que le transport a tenu effectivement une place extrêmement importante. Nous avons examiné chaque élément de notre exploitation, cherchant des moyens d'améliorer notre position concurrentielle afin de vendre le projet.

Un obstacle clé a été le coût élevé du transport pour notre pâte à papier vers le marché américain. Le transport de nos produits vers les États-Unis représente quelque 20 p. 100 de nos coûts totaux directs—et rappelez-vous l'endroit où nous sommes situés, par rapport à ce marché, en ce qui a trait au pourcentage élevé de transport ferroviaire que nous utilisons.

Le problème le plus important que nous avons rencontré a été l'impact des augmentations du tarif-marchandises dans un milieu ferroviaire non concurrentiel. Les augmentations des tarifs ferroviaires auxquels nous devons faire face étaient hors de perspective avec les augmentations aux États-Unis. Par exemple, nous avons connu des augmentations cumulatives de plus de 19 p. 100 de janvier 1983 à janvier 1987 avant qu'il y ait un retour partiel aux prix antérieurs vers la fin de 1986 par suite d'un décret de la CCT (Commission canadienne des transports). Cette décision, malheureusement, a été renversée par la suite vers le milieu de 1987. L'augmentation du CN de 19 p. 100 se comparait à une augmentation de moins de 6 p. 100 au cours de la même période aux États-Unis.

Nous estimons, toutefois, que les tarifs ferroviaires actuels et futurs pourront être assurés. Ils ont représenté des éléments clés dans notre décision visant à recommander le projet de modernisation et d'expansion à notre conseil d'administration. L'approbation du projet a été donnée le 19 mars 1987, fondée sur une analyse économique et financière qui intégrait un retour aux prix antérieurs dans l'espoir que le projet de loi C-18 nous donnerait un accès concurrentiel aux lignes des autres sociétés ferroviaires.

Les avantages du projet et l'expansion subséquente envisagée de 15r \$ millions de notre scierie assureront l'avenir de quelque 750 emplois existants qui autrement disparaîtraient si notre exploitation ne faisait pas l'objet d'une modernisation et d'une expansion lui permettant de rester concurrentielle à l'échelle internationale. En outre, le projet offrirait également quelque 400 nouveaux emplois; une contribution supplémentaire à la balance commerciale du Canada pour la somme de quelque 145 \$ millions annuellement provenant du volume des ventes à l'exportation; 1,200 années-personnes de travail de construction; 17 \$ millions supplémentaires de biens et services achetés, des fournitures d'exploitation par année, à l'exclusion du transport; un accroissement des revenus provenant du fret destiné à l'extérieur de l'ordre de 15 \$ millions par année plus les éléments de transport de produits chimiques et d'autres matières brutes connexes en provenance de l'extérieur et qui seraient surtout transportées par le système ferroviaire; et 20,5 \$ millions de taxes directes par année à tous les niveaux du gouvernement.

Par conséquent, nous avons été plutôt consternés, et ce n'est pas peu dire, après l'approbation donnée par notre conseil d'administration de la poursuite du projet lorsque les chemins de fer ont fait une représentation auprès de la CCT qui a

[Text]

reimpose the two 4% increases of January 1, 1986 and January 1, 1987 that had been previously disallowed.

We have worked hard and long, striving for the future survival of our operation and the enhancement of employment in our community. Continued uncertainty about future freight rates for our products and the prospect of our plant being completely captive to CN, subject to unilaterally imposed freight-rate increases they choose to impose on us, would place the future of our operations in our community in jeopardy and the prudence of investing \$285 million in question.

By September 1987 we must present the results of detailed project-capital and operating-cost studies to our board to confirm our previous economic and financial feasibility studies of the project. The prospect of this project proceeding without the assurance that we would be protected from unilateral rail-rate increases by the competitive line-rate provisions of Bill C-18 is questionable. I would most regrettably have personal concerns about recommending the project proceed without the assurance that a major cost element of our business would be protected by unilaterally imposed rail freight-rate increases.

Development initiatives are discouraged and often dropped by prolonged uncertainty and doubt about the economic climate, particularly when it involves something as significant to a primary industry, such as ours, as rail transportation of its products to distant markets, particularly when alternative and competing opportunities for investment exist. As a company we are competing where risks of unilateral freight-rate increases do not exist.

The early passage of Bill C-18 will be an important element in the decision to proceed with our \$285 million modernization and expansion project, a project that will secure the future of our renewable resource-based operation and our company's ability to continue to provide 750 existing jobs and several hundred more to the economy of our community.

That concludes my comments, Mr. Chairman. I thank you for the opportunity to present our situation to you and your committee.

The Chairman: Thank you, sir. Is there anybody else from your—

Mr. Hart: Mr. Chairman, that concludes the comments we want to make. We particularly wanted you to hear Mr. Hall because he feels very strongly on this issue and has a very good case. We are at your disposal, sir.

The Chairman: Senator Kenny.

Senator Kenny: I had not raised my hand, but I am pleased to ask some questions. I am new to this committee and I do not

[Traduction]

ensuite renversé la décision précédente, laissant les chemins de fer libres d'imposer de nouveau les deux augmentations de 4 p. cent du 1^{er} janvier 1986 et du 1^{er} janvier 1987 qui avaient été précédemment rejetées.

Nous avons travaillé longtemps et durement et nous nous sommes battus pour la survie future de notre exploitation et l'amélioration de l'emploi dans notre communauté. L'incertitude continue à propos de l'avenir des tarifs du fret pour nos produits et la perspective de voir notre usine complètement captive du CN, tributaire des augmentations de tarifs du fret imposées de façon unilatérale mettent en péril l'avenir de notre exploitation dans notre communauté et nous incitent à la prudence quant à l'investissement des 285 millions en question.

D'ici septembre 1987, nous devons présenter les résultats des études détaillées projet-capital et exploitation-coût à notre conseil d'administration pour confirmer nos études économiques et de faisabilité financière précédentes sur le projet. La perspective de voir ce projet avancer sans l'assurance que nous serons protégés contre les augmentations unilatérales des tarifs ferroviaires par les dispositions sur le taux conjoint concurrentiel du projet de loi C-18 est peu invitante. C'est avec beaucoup de regret que j'hésiterais personnellement à recommander la poursuite du projet sans l'assurance qu'un élément de coût majeur pour notre exploitation sera protégé contre des augmentations de tarif du fret ferroviaire imposées unilatéralement.

Des projets de développement sont découragés et souvent abandonnés lorsque règnent le doute et l'incertitude prolongés au sujet du climat économique, particulièrement lorsque cela touche de très près une industrie primaire comme la nôtre, par exemple, le transport ferroviaire de ses produits à des marchés éloignés, et plus particulièrement lorsqu'il y a des occasions concurrentielles d'investissement. En tant que société, nous pouvons exercer une concurrence lorsqu'il n'y a pas de risque d'augmentations unilatérales des tarifs du fret.

L'adoption rapide du projet de loi C-18 constituera un élément important dans notre décision de poursuivre notre projet de modernisation et d'expansion de 285 millions de dollars, projet qui assurera l'avenir de notre exploitation fondée sur des ressources renouvelables et la possibilité, pour notre société, de continuer à offrir 750 emplois existants et plusieurs centaines d'autres à l'économie de notre communauté.

Ainsi se terminent mes observations, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de notre situation à vous-même ainsi qu'à votre comité

Le président: Merci, monsieur. Y a-t-il quelqu'un d'autre de votre—

M. Hart: Monsieur le président, cela met fin aux observations que nous voulons faire. Nous voulions que vous entendiez tout particulièrement monsieur Hall parce qu'il a une opinion bien précise sur le sujet et défend une très bonne cause avec vigueur. Nous sommes à votre disposition, monsieur.

Le président: Sénateur Kenny.

Le sénateur Kenny: Je n'ai pas levé la main, mais il me ferait plaisir de poser quelques questions. Je fais partie de ce

[Text]

know if I am lucky that the chairman offered me the floor first.

I read your brief yesterday and I do not understand how the bill enhances the situation of a producer who is captive to a single line when he is not faced with a competitive situation. From point A to other some point he has to go over an individual line and he does not have an alternative. Perhaps you could clarify that for me.

Mr. Hart: You can speak about captivity in the sense that the provider of the transportation may be the only game in town. In other words, it may be the only rail line into town. That is captive in one sense. We also look at captivity in a somewhat broader sense. In terms of the volume shipped by our industry, even if there is competition in the form of truck shipments and so forth, they simply cannot handle the volumes and so we are captive to the rail in the volume sense. If railway goes down, the mill goes down, or shortly after.

A shipper wants the carrier that has a lock under the present situation on all of his movement to be required, as it is in this bill in the competitive joint-line provision, to provide a rate to the first interchange point with another carrier, and then that opens up some form of competition. It is a spur of competition that would allow the other Canadian carrier to bid for the rest of the movement. The total movement may be handled by three, four or five carriers before it ultimately gets to its destination, but the objective is to put the captive shipper in the same position as shippers who are not captive. For example, if we had pulp and paper mills located in downtown Montreal, they would not be captive. Montreal is served by both carriers.

Senator Kenny: In Mr. Hall's case, how far does he have to ship before he sees competition?

Mr. Hall: It is 180 miles from Hinton, located west of Edmonton, and the interchange then would be with CP.

Mr. Hart: At Edmonton.

Mr. Hall: At Edmonton.

Mr. Hart: He wants to see a situation where CN would either offer him a rate through to his destination, wherever that may be, or a rate to Edmonton so that he could start dealing with both CP and CN on the balance of the movement out of Edmonton.

Senator Kenny: Where is the preponderance of Mr. Hall's market?

Mr. Hall: It is primarily in the United States.

Senator Kenny: I understood that. Do you ship to Chicago or to southern California or . . . ?

Mr. Hall: We ship primarily to the mid-west, near the Minneapolis area, upstate New York, Maine. We ship some into California but principally into Minnesota, Wisconsin, Michigan, upstate New York and Maine.

[Traduction]

comité depuis très peu de temps et je ne sais pas si c'est une bonne chose que le président m'ait offert la parole en premier.

J'ai lu votre mémoire hier et je ne comprends pas comment le projet de loi peut améliorer la situation d'un producteur captif d'une seule ligne lorsqu'il n'a pas à faire face à une situation concurrentielle. D'un point A à un autre point, il ne peut utiliser qu'une seule ligne et n'a pas d'autre choix. Pourriez-vous peut-être me donner quelques précisions à ce sujet.

M. Hart: Vous pouvez parler de monopole (captivité) en ce sens que celui qui offre le transport peut être le seul à le faire. En d'autres mots, il peut s'agir de la seule ligne ferroviaire en ville. Il s'agit d'un monopole, en un sens. Mais nous donnons également à monopole un sens quelque peu plus large. Pour ce qui est du volume expédié par notre industrie, même s'il y a la concurrence sous forme d'expédition par camion, etc., ils ne peuvent tout simplement pas faire face au volume; donc nous sommes captifs des chemins de fer pour ce qui est du volume. Si le chemin de fer s'arrête, la scierie s'arrête également ou peu de temps après.

L'expéditeur veut que le transporteur dont tout le mouvement est verrouillé dans la situation actuelle soit tenu, comme le prescrit la disposition relative au taux conjoint concurrentiel de ce projet de loi, de fournir un taux jusqu'au premier point d'échange avec un autre transporteur, ce qui ouvrirait la voie à une certaine forme de concurrence. Cet aiguillon de concurrence permettra à l'autre transporteur canadien de soumissionner le reste du mouvement. L'ensemble du mouvement peut être manutentionné par trois, quatre ou cinq transporteurs avant d'arriver à sa destination finale, mais l'objectif est de mettre l'expéditeur captif dans la même position que les expéditeurs qui ne le sont pas. Par exemple, s'il y avait une usine de pâtes et de papiers au centre-ville de Montréal, celle-ci ne serait pas captive. En effet, Montréal est desservie par les deux transporteurs.

Le sénateur Kenny: Dans le cas de monsieur Hall, à quelle distance doit-il expédier des marchandises avant de rencontrer de la concurrence?

M. Hall: C'est à 180 milles de Hinton qui est situé à l'ouest d'Edmonton et l'échange se ferait avec le CP.

M. Hart: À Edmonton.

M. Hall: À Edmonton.

M. Hart: Il aimerait que le CN lui offre un taux jusqu'à la destination finale, quelle qu'elle soit, ou jusqu'à Edmonton pour qu'il puisse commencer à traiter tant avec le CP qu'avec le CN pour le reste du mouvement en partance d'Edmonton.

Le sénateur Kenny: Où le marché de M. Hall est-il concentré?

M. Hall: Il se situe principalement aux États-Unis.

Le sénateur Kenny: Je le savais. Expédiez-vous des marchandises à Chicago ou dans le sud de la Californie, ou . . . ?

M. Hall: Nos expéditions sont surtout destinées au Midwest américain, aux alentours de Minneapolis, au nord de l'état de New York et au Maine. Nous expédions des marchandises en Californie, mais principalement au Minnesota, au Wisconsin,

[Text]

Senator Kenny: It is perhaps the first 3% of your shipping distance you are captive on, and then from that point on you would see alternatives that would be attractive to you.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Hart: However, it affects the competitiveness of the whole movement. Once you can get into a situation where you have competing carriers bidding over different routes in co-operation with other carriers, then you have a competitive situation.

Senator Kenny: Mr. Chairman, perhaps the witness would be good enough to explain to me more about confidentiality of rates. Why are shippers anxious to have these secret? Why would they not want to see what other people are getting?

Mr. Hart: I am going to refer, if I may, Mr. Chairman, to my colleague Jim Powell to comment on that, but we basically see it as allowing the railways to operate the way we operate, the way any other company operates: they offer a designed product and service to a customer and put a price on it. Railways up to now have not been able to do that and it has hindered them from taking certain efficiencies they could undertake if they did not have to make them available to the whole world.

However, I would ask Jim Powell, who is more knowledgeable about the details of that than I am, to comment.

Mr. Jim Powell, Joint Director of Transportation, Crown Forest Industries Limited: The current situation is just as you have stated, sir, which is that any rate under which goods are shipped must now be published. We call it "rate transparency", and anyone can look at the tariffs and determine what anyone else is paying to move product from point A to point B.

We feel that is a strong disincentive to the railroads to reflect the costs of providing service; someone who may be offering faster loading or heavier loading on cars tends to get the same rate as somebody who is not providing the railways with the same efficiencies. There is a lot of "me too-ing" going on, people looking at the tariffs and saying that if the other guy gets this rate, they should also be entitled to it.

Confidentiality therefore provides an opportunity for the railroads and a shipper to sit down and discuss what is the most efficient way of providing this service. If I can guarantee to turn cars in 24 hours rather than 48 hours, if I guarantee certain minimum loadings, if I offer a certain level of cars per year, it is an incentive to the railroad to provide a lower rate. It is not available at this point because of the rate transparency, which allows commercial contracts to be drawn in private.

Senator Kenny: What is the problem with conducting those negotiations but having the end result available so people real-

[Traduction]

au Michigan, dans le nord de l'état de New York et dans le Maine.

Le sénateur Kenny: Vous êtes peut-être captif le premier 3 p. 100 de la distance d'expédition; après, des options intéressantes s'offriraient à vous.

M. Hall: Oui.

M. Hart: Cela a cependant une incidence sur le caractère concurrentiel de tout le mouvement. Lorsque vous pouvez vous retrouver dans une situation où des transporteurs concurrents soumissionnent différents itinéraires d'acheminement en collaboration avec d'autres transporteurs, vous vous retrouvez en situation concurrentielle.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, le témoin serait-il assez aimable pour m'expliquer plus en détail la confidentialité des taux. Pourquoi les expéditeurs tiennent-ils tant à garder le secret? Pourquoi ne voudraient-ils pas connaître les taux que les autres obtiennent?

M. Hart: Je demanderais, si vous le permettez monsieur le président, à mon collègue Jim Powell de commenter là-dessus, mais il s'agit essentiellement de permettre aux chemins de fer de fonctionner comme nous le faisons, à la manière de toute autre société qui offre un produit ou un service donné à un client et qui en fixe le prix. Jusqu'ici, les chemins de fer n'ont pas pu le faire et cela les a empêchés de profiter de certaines efficacités qui auraient été possibles s'ils n'étaient pas obligés de faire connaître leur prix au monde entier.

Toutefois, je demanderais à Jim Powell qui est plus au courant des détails que je le suis de commenter.

M. Jim Powell, co-directeur du service des transports de la Crown Forest Industries Limited: Monsieur, la situation actuelle est exactement celle que vous décrivez, c'est-à-dire que le taux d'expédition de toute marchandise doit maintenant être rendu public. C'est ce que nous appelons la «transparence des taux» et n'importe qui peut examiner les tarifs et connaître ce que les autres déboursent pour déplacer un produit d'un point A à un point B.

Nous estimons que c'est un élément très démotivant pour les chemins de fer que d'avoir à révéler le coût des services qu'ils assurent; quelqu'un qui offre un chargement de wagons plus rapide ou plus important obtient souvent le même taux qu'un autre qui n'offre pas aux chemins de fer les mêmes efficacités. La politique du «moi aussi» est très répandue; en effet, les gens examinent les tarifs et disent que si l'autre type obtient ce taux, ils devraient eux aussi y avoir droit.

La confidentialité offre donc aux chemins de fer et à tout expéditeur la possibilité de s'asseoir et de discuter de la façon la plus efficace d'offrir ce service. Si je puis assurer le roulement des wagons en 24 heures au lieu de 48, si je garantis certains chargements minimums et si j'offre un certain niveau de wagons par année, j'incite le chemin de fer à me faire un meilleur taux. Ce n'est pas possible à l'heure actuelle parce que la transparence des taux permet la passation de contrats commerciaux en privé.

Le sénateur Kenny: Pourquoi le fait de mener des négociations dont le résultat final est public et permet aux gens de se rendre compte que quelqu'un fait une meilleure affaire qu'eux

[Text]

ize that somebody is getting a better deal because they load a car quicker?

Mr. Hart: The end result is that the railways do not take advantage of the cost incentives. They know if they make a rate available on this movement, they have to make it available to everyone else, and there is no incentive for them to do it. It tends to push the business into a very big common denominator, whereas the efficiencies are going to flow from individual shipping arrangements from individual shipping points to individual receiving points.

You build the efficiencies. It is just like selling any other product. You design what the customer wants and you price it.

Senator Kenny: I will not pursue this much longer, Mr. Chairman, but presumably if the same elements appear in any arrangement with the shipper, he would have no problem providing the same benefits. I do not understand why they are improved with confidentiality. If a shipper in the east can load cars as quickly as a shipper in the west, why would they not get the same rates? Why should they not be able to bargain for them and to get them? Why does confidentiality assist or hinder this?

Mr. Hart: They would be able to do so. One would assume that if the same conditions apply to the movement, the railways would apply the same pricing, but they would not necessarily be obliged to provide the same thing to someone else who is slightly different.

Senator Kenny: I accept this, but what is the relevance of confidentiality?

Mr. Hart: The relevance is that you do not have to make different arrangements available to different people on the basis of some other arrangement. You can price your product just as the local grocer prices bananas or as the machine shop prices nubbles. We are not opposed to having the railways conduct their rate business in the same way we conduct our business. We think the individuality of the situation is what leads to real efficiency.

Senator Kenny: Thank you.

Mr. Powell: I would add one point. In theory, the point you made is correct, there should be no difference, but the practice has been that the railways have been very reluctant to do so in public. There is no reason why those kinds of arrangements could not be made today, but in fact they are not and have not been made.

The reason the railways tell us they have not been made is that it is out there in public and that everyone else, whether the conditions are met or not, will be demanding the same rate.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Mr. Chairman, thank you. I would like to ask the witness if there is anything at all... this is a blanket endorsement you have given to Bill C-18. Is there anything in the bill that has caused you any kind of concern?

[Traduction]

parce qu'il charge un wagon plus rapidement pose-t-il un problème?

M. Hart: Le résultat final est que les chemins de fer ne profitent pas des incitations de coût. Ils savent que s'ils appliquent un tarif à un mouvement, ils peuvent être obligés de l'offrir à tous les autres alors que rien ne les incite à le faire. Cela tend à réduire les activités à un très gros dénominateur commun, tandis que les ententes individuelles d'expédition de divers points d'expédition à divers points de réception vont donner lieu à des efficacités.

Vous produisez les efficacités de la même façon que vous vendez n'importe quel autre produit. Vous offrez au client le produit qu'il veut et vous en établissez le prix.

Le sénateur Kenny: Je ne poursuivrai pas beaucoup plus longtemps cette ligne de pensée, monsieur le président, mais, vraisemblablement, si les mêmes éléments se retrouvent dans tout accord avec l'expéditeur, il n'aurait pas de problème à offrir les mêmes avantages. Je ne comprends pas pourquoi la confidentialité les rend supérieurs. Si un expéditeur dans l'est peut charger des wagons aussi rapidement qu'un expéditeur dans l'ouest, pourquoi n'obtiendrait-il pas les mêmes taux? Pourquoi ne pourrait-il pas les marchander et les obtenir? En quoi la confidentialité peut-elle l'aider et les gêner?

M. Hart: Ils seraient en mesure de le faire. En principe, si les mêmes conditions s'appliquaient au mouvement, les chemins de fer pratiqueraient les mêmes prix, mais ne seraient pas forcément obligés de fournir la même chose à quelqu'un qui est légèrement différent.

Le sénateur Kenny: J'accepte ce principe, mais en quoi la confidentialité est-elle utile?

M. Hart: Elle est utile en ce qu'elle vous évite d'avoir à faire des conditions différentes à des personnes différentes à cause d'un autre accord quelconque. Vous pouvez fixer le prix de votre produit de la même façon que l'épicier du coin établit le prix de ses bananes ou l'atelier d'usinage, celui de ses pièces. Nous ne nous opposons pas à ce que les chemins de fer fixent leur taux de la même manière que nous fixons les nôtres. Nous croyons que c'est le caractère exceptionnel de chaque situation qui donne lieu aux efficacités véritables.

Le sénateur Kenny: Merci.

M. Powell: J'aimerais ajouter un élément. En théorie, votre remarque est juste; il ne devrait pas y avoir de différence, mais, dans les faits, les chemins de fer ont été très réticents à le faire en public. Il n'y a pas de raison pour que des ententes du genre ne puissent pas être conclues aujourd'hui, mais, en fait, elles ne le sont pas et ne l'ont jamais été.

La raison que les chemins de fer nous donnent pour justifier l'absence de tels accords est qu'ils sont publics et que tous, qu'ils remplissent ou non aux conditions, exigeront le même taux.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, je vous remercie. J'aimerais demander au témoin s'il y a quelque chose... il s'agit d'un appui total que vous avez donné au projet de loi C-

[Text]

Mr. Hart: I am glad you asked the question. It gives me an opportunity to indicate the degree to which we have been involved in the development of this legislation. We have appeared before the House committee on two occasions and we have been involved over some years as this bill has been developed. We have been involved with officials and Ministers to talk about its contents.

I think this bill has now emerged at a point where one might say probably the rail carriers do not have everything they want, but they find it a tolerable situation. Certainly this is the situation in which we find ourselves.

For instance, at one point we made some very, very detailed suggestions about the final-offer arbitration procedure that was in the draft at the time. Our views were not accepted. The bill moved off in a slightly different direction. So we had those concerns. We made our views known.

We are, however, interested in the package. At some point you have to make up your mind whether you take the package in its entirety or not. We are satisfied that the way it is is a major step forward. Our views have been heard and are included to a sufficient degree to satisfy us.

Senator Graham: All the individual companies listed there and your association agree with your position.

Mr. Hart: Yes, sir. We have their names on the list for you to see.

Senator Graham: The bill was amended extensively in the other place. Did you agree with all the amendments? Do you think it is an improved bill as a result of those amendments?

Mr. Hart: I am not familiar with every one of the amendments made. There were a great number of them. Assessing the package, we have gone through it and have had hours and hours of debate on it within our own industry group. I can assure you the member companies, all of whose names are in the document, are prepared to take the package.

Senator Graham: You obviously addressed yourselves very carefully to the economic side as it related to your respective companies. Did you address yourselves to the safety concerns that have been expressed so broadly across this country?

Mr. Hart: We believe safety is something on which there should be no compromise. We believe it is an appropriate area for regulation and enforcement. We have reviewed the matter and discussed it. Our position is that it must not be compromised. We see it as a regulatory area, but it does not imply regulation of the economic side of railway operations in our view.

Senator Graham: I guess we would all agree that safety must not be compromised, but I am wondering if there is any-

[Traduction]

18. Y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui a suscité chez vous quelque inquiétude que ce soit?

M. Hart: Je me réjouis que vous me posiez la question. Cela me donne la possibilité de vous signaler l'importance de notre participation à l'élaboration de cette loi. Nous avons témoigné devant le comité de la Chambre à deux reprises et nous avons participé à l'élaboration de ce projet de loi au fil des dernières années. Nous avons discuté de son contenu avec des fonctionnaires et des ministres.

Je crois que ce projet de loi, dans sa forme actuelle, ne répond, si l'on peut dire, probablement pas à toutes les attentes des transporteurs ferroviaires, mais les place dans une situation qu'il juge tolérable. C'est certainement là la situation dans laquelle nous nous trouvons.

Par exemple, à un certain moment, nous avons fait quelques suggestions très très détaillées au sujet de la procédure d'arbitrage des offres finales qui figurait à l'époque dans le projet de loi. Nos vues n'ont pas été retenues. Le projet de loi a pris une orientation légèrement différente. Nous avons donc ces inquiétudes. Nous leur en avons fait part.

L'ensemble du projet de loi nous intéresse cependant. À un moment donné, vous devez décider si vous acceptez le projet dans son ensemble ou non. Nous sommes persuadés que, dans sa forme actuelle, il s'agit d'un énorme pas en avant. Nos vues ont été entendues et suffisamment prises en considération pour que nous soyons satisfaits.

Le sénateur Graham: Toutes les sociétés individuelles énumérées ici de même que votre association endossent votre position.

M. Hart: Oui, monsieur. Leurs noms figurent sur la liste pour votre gouverne.

Le sénateur Graham: Le projet de loi a été amendé en profondeur à l'autre endroit. Étiez-vous d'accord avec tous ces amendements? Pensez-vous qu'ils ont amélioré le projet de loi?

M. Hart: Je ne connais pas parfaitement tous les amendements apportés. Il y en a eu beaucoup. L'évaluation de l'ensemble du projet de loi que nous avons passé en revue a donné lieu à d'interminables débats au sein de notre propre groupe d'activité. Je peux vous assurer que les sociétés, membres de notre association, dont les noms figurent dans le document sont prêtes à accepter le projet de loi dans son ensemble.

Le sénateur Graham: Vous avez de toute évidence examiné très attentivement l'aspect économique de la question comme cet aspect se rapporte à vos sociétés respectives. Vous êtes-vous arrêté aux inquiétudes exprimées aussi ouvertement au sujet de la sécurité partout au pays?

M. Hart: Nous croyons que la sécurité ne devrait pas faire l'objet de compromis. Nous pensons que ce secteur est tout désigné pour être assujéti à des règlements. Nous avons examiné et débattu la question. Notre position est qu'elle ne doit pas être compromise. Selon nous, ce secteur doit être réglementé, mais la réglementation ne doit pas porter sur l'aspect économique des activités ferroviaires.

Le sénateur Graham: Je crois que nous sommes tous d'accord pour affirmer que la sécurité ne doit pas être compro-

[Text]

thing that bothers you. There may be gaps in terms of the legislation of Bill C-18 which would cause you some concern.

Mr. Hart: There is nothing I am aware of. I will poll my colleagues. Is there anything anybody wants to—

Mr. Powell: If we had the opportunity to write this bill, it probably would have been a little different, but—

Senator Graham: Would it be tougher in terms of safety?

Mr. Powell: I do not see safety as an issue in this bill. The regulations for safety exist now. If there is a problem with safety, it is that safety regulations need to be thoroughly enforced. I think we are all in agreement with that. We cannot have a transportation system that creates hazards for the public.

Senator Graham: Some witnesses have talked about a void between the passage of the act and the implementation of the Safety Code, just to put it generally. Are you concerned about that so-called void?

Mr. Powell: I believe those concerns have been expressed in the area of trucking. The issue in trucking is the move towards what is called the fitness test for entry into the trucking business. There is a reverse-onus test now. If someone applies for trucking authority, it is the responsibility of people who currently hold authorities to prove that the new applicant should not be granted a licence.

Four or five years down the road, it is proposed that the onus move to what is called a fitness test. So long as a trucker can meet financial, safety and regulatory requirements, an automatic licence is granted. That change will be in the 1990s. It is no reason to delay Bill C-19. The change in the entry criteria is not going to occur until 1992 or 1993.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

Senator Muir: As I understand the application of competition to transportation, we can assume that after some shake-down, the biggest shippers and those closest to their markets will have an advantage.

Mr. Hart: I think that is a fair assumption.

Senator Muir: How many of your companies are helped by that? Do you have member companies who are relatively small and relatively remote?

Mr. Hart: Yes, sir, we do have some. For instance, let me cite the example of a company, Minas Basin in Nova Scotia, which in previous testimony to the House committee dealing with this matter declared themselves to be precisely what you described—a relatively small company in a relatively remote area.

[Traduction]

mise, mais je me demande s'il y a quelque chose qui vous gêne. Y a-t-il des lacunes dans le libellé du projet de loi C-18 qui auraient suscité chez vous des inquiétudes.

M. Hart: À ma connaissance, rien. Je vais sonder mes collègues. Quelqu'un veut-il—

M. Powell: Si nous avions eu la possibilité de rédiger ce projet de loi, il aurait probablement été un peu différent, mais—

Le sénateur Graham: Aurait-il été plus sévère sur le plan de la sécurité?

M. Powell: Je ne vois pas la sécurité comme étant en cause dans ce projet de loi. Les règlements de sécurité sont là. Si jamais la sécurité pose un problème, c'est que les règlements doivent être appliqués avec plus de sévérité. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point. Nous ne pouvons pas tolérer un réseau de transport qui constitue un danger pour le public.

Le sénateur Graham: Certains témoins ont parlé d'un vide entre l'adoption de la loi et l'application du Code de sécurité pour ne dire que cela. Ce prétendu vide vous inquiète-t-il?

M. Powell: Je crois que ces inquiétudes ont été exprimées dans le domaine du camionnage. Dans ce domaine, la question est que l'on s'achemine vers ce qu'on appelle un test d'aptitude pour déterminer si un transporteur est apte à assurer des services de transport. Il y a à l'heure actuelle un test de fardeau de preuve inversé. Si quelqu'un fait une demande de permis de camionnage, il incombe aux responsables actuels de la délivrance des permis de prouver que le demandeur ne devrait pas se voir accorder un permis.

Il est proposé que, d'ici quatre ou cinq ans, le fardeau de la preuve soit remplacé par un test d'aptitude. Si le camionneur remplit les conditions financières, sécuritaires et réglementaires, un permis lui est automatiquement accordé. Ce changement se fera dans les années 90. Il n'y a aucune raison pour retarder l'adoption du projet de loi C-18. La modification des critères d'admission ne se fera pas avant 1992 ou 1993.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Merci, monsieur le président.

Le sénateur Muir: Si je comprends le principe de la concurrence dans le secteur des transports, nous pouvons supposer que, après une période d'adaptation, les plus gros expéditeurs et ceux qui seront le plus proche de leurs marchés auront l'avantage.

M. Hart: Je crois que cette hypothèse est juste.

Le sénateur Muir: Combien de vos sociétés en bénéficient? Votre association compte-t-elle des sociétés relativement petites et relativement éloignées?

M. Hart: Oui, monsieur, nous en avons. Permettez-moi de citer en exemple la société Minas Basin de Nouvelle-Écosse qui, lors de son témoignage devant le comité de la Chambre, a sur cette question déclaré être précisément ce que vous décrivez—une entreprise relativement petite dans une région relativement éloignée.

[Text]

Senator Muir: Well, I should have thought—just to take two companies fairly close together—that Minas Basin Pulp and Power would be disadvantaged by this legislation relative to Fraser Inc., because of the location of Fraser and Minas Basin.

Mr. Hart: Mr. Chairman, if I may respond, I would refer you to the testimony of the representative of Minas Basin before the House committee. He saw no disadvantage; in fact, he saw an improvement in his situation in being able to negotiate confidential contracts. He felt quite confident that he would be able to do so. I might add as a technical point that competition between Fraser and Minas Basin really does not exist, because they produce different products for different markets.

Senator Muir: Yes, that makes a difference.

Mr. Hart: They are quite different kinds of operations.

Senator Muir: Let me ask a variation on that question, addressed particularly to the situation of Champion Forest Products Alberta Ltd. This is a company which, as I understand it, is proposing to modernize and double its capacity. That suggests to me that it thinks of itself as being already highly competitive in the North American market. It is now hoping that as a result of the provisions of this bill it will be even more profitable than it would have been in the absence of this bill. Is that the situation?

Mr. Hall: Senator, the situation is this that our mill is 30 years old, and because of scale of size and technological change, the circumstance we face is that we must modernize and we must have scale of size to be able to compete. If we do not, in not too many years we will find ourselves truly facing a situation in which we can no longer compete.

Senator Muir: So your labour costs per tonne will go down because you will be taking advantage of scale of size.

Mr. Hall: That is correct. When we first looked at our circumstance, we attempted to utilize new technology and stay at the 200,000 tonnes we are producing now. Since our industry is so capital-intensive, it just was not on. We would not be able to develop a competitive position because of the added capital costs involved. We had to spread that technological change over more tonnes in order to achieve the goal of being competitive in the future.

Senator Muir: You are a relatively long distance from your major markets.

Mr. Hall: That is correct.

Senator Stewart: Yet there are other Canadian companies that are much closer to the places you mentioned, such as upstate New York. You mentioned even Maine. Do you have some special product that is attractive to Maine, or is it just simply the tradition of the dealings?

[Traduction]

Le sénateur Muir: Eh bien, j'aurais cru—juste pour prendre deux sociétés assez rapprochées—que cette loi aurait désavantagé la Minas Basin Pulp and Power par rapport à la Fraser Inc., en raison même de l'emplacement de ces deux sociétés.

M. Hart: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre, je vous renvoie au témoignage du représentant de la Minas Basin devant le comité de la Chambre. Il n'y voyait pas d'inconvénients; en fait, il entrevoyait une amélioration de sa situation grâce à la négociation de contrats confidentiels. Il semblait tout à fait assuré de pouvoir le faire. J'aimerais apporter une précision technique: la concurrence entre la Fraser et la Minas Basin n'existe pas vraiment parce que les deux sociétés fabriquent des produits différents destinés à des marchés différents.

Le sénateur Muir: Oui, cela fait une différence.

M. Hart: Il s'agit de deux types d'exploitation assez différents.

Le sénateur Muir: Laissez-moi formuler une variante de la question portant tout particulièrement sur la situation de la Champion Forest Products Alberta Ltd. C'est une société qui, si je comprends bien, se propose de moderniser ses installations et de doubler sa capacité. Cela me donne à penser qu'elle se croit déjà très concurrentielle sur le marché nord-américain. Elle espère maintenant que les dispositions du projet de loi feront d'elle une entreprise encore plus rentable qu'elle ne l'aurait été sans ce projet de loi. Est-ce exact?

M. Hall: Sénateur, voici la situation: notre usine a 30 ans et les économies d'échelle et changements technologiques nous obligent à nous moderniser et à avoir des économies d'échelle pour être concurrentiel. Sinon, avant longtemps, nous nous retrouverons réellement dans une situation où nous ne pourrions plus soutenir la concurrence.

Le sénateur Muir: Donc vos coûts de main-d'œuvre par tonne diminueront parce que vous tirerez profit des économies d'échelle.

M. Hall: C'est exact. Lorsque nous avons examiné pour la première fois notre situation, nous avons essayé d'utiliser la nouvelle technologie et de maintenir notre production à 200 000 tonnes. Comme ce secteur de l'industrie est très capitalistique, nous n'avons simplement pas pu le faire. Nous serions incapable de nous mettre en situation concurrentielle à cause des coûts en capital additionnels requis. Nous avons dû répartir ces changements technologiques sur plus de tonnes pour atteindre notre but qui est de soutenir la concurrence dans le futur.

Le sénateur Muir: Vous êtes relativement éloigné de vos principaux marchés.

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Stewart: Or, il y a d'autres sociétés canadiennes beaucoup plus proches des endroits que vous dites, par exemple le nord de l'état de New York. Vous avez même mentionné le Maine. Avez-vous des produits spéciaux qui intéressent le Maine ou est-ce là tout simplement une question d'habitudes commerciales?

[Text]

Mr. Hall: No, the product we produce is not particularly unique to the province of Alberta and east but relative to fibres or craft pulp that is manufactured in the southern United States. For instance, we do have particular characteristics that their southern pine fibre does not provide in the printings and writings . . . the lightweight coated *MacLean's* type of sheet that northeastern pulp does.

Senator Stewart: All right, so then you are competing with northeastern pulp.

Mr. Hall: Yes.

Senator Stewart: Yet you are selling in Maine.

Mr. Hall: That is right.

Senator Stewart: The suggestion, then, is that transportation is really not a very considerable element in influencing your ability to sell in Maine.

Mr. Hall: It is, sir, in that—

Senator Stewart: You are succeeding in selling.

Mr. Hall: Pardon me?

Senator Stewart: You must have a very good price at your plant gate if you are succeeding in selling into a northeastern market.

Mr. Hall: Our average cost of shipping from our mill is nearly in the order of \$95 a tonne, sir, and the only reason we are able to do it is that we have other offsetting advantages in terms of wood cost and energy. Fortunately, we have those advantages.

Senator Stewart: I get the impression of a company that is able to compete very effectively, notwithstanding the high transportation costs, and now you hope—I am not indicting you; it is not criminal at all—to make more money if you can get lower transportation costs.

Mr. Hart: Senator, the situation Mr. Hall has outlined is quite a common one, based on the requirements of both the supplier and the customer. Mills in British Columbia also ship well into the east and there are eastern mills that ship their product well into the midwest. It is quite a common situation.

Increasingly, today, it is as though the consumer of pulps were running a soup kitchen and gathering fibres from all different sources to produce at his lowest cost a paper with certain characteristics that flow from these different fibres. Obviously, each of these is competing very much on an average cost basis and in some instances, they have to throw in the cost of shipping overseas because some of their volume goes overseas.

I take the logic of the development of your argument, but I do not see it as detracting in any way from a shipper's desire to lower his transportation costs and get maximum efficiencies.

Senator Stewart: Oh, yes, I can understand that. It has been argued here that rail transportation should be treated like any other business: it should be simply a matter of supply and demand. Of course, it is easier to talk that way in the United

[Traduction]

M. Hall: Non, le produit que nous fabriquons n'est pas particulièrement unique à la province de l'Alberta et à l'est, mais concerne les fibres ou pâtes kraft qui sont produites dans le sud des États-Unis. Par exemple, la pulpe du nord-est possède des caractéristiques particulières que n'a pas la fibre de leurs pins du sud . . . le papier couché léger de type *MacLean* utilisé pour les imprimés et pour les écrits.

Le sénateur Stewart: Très bien; donc, vous êtes en concurrence avec les producteurs de pulpe du nord-est.

M. Hall: Oui.

Le sénateur Stewart: Malgré cela, vous vendez dans le Maine.

M. Hall: C'est exact.

Le sénateur Stewart: On peut alors déduire que le transport n'est pas vraiment un facteur très déterminant dans votre capacité de vendre au Maine.

M. Hall: C'en est un, monsieur, en ce que—

Le sénateur Stewart: Vous arrivez à vendre.

M. Hall: Pardon?

Le sénateur Stewart: Vous devez avoir un très bon prix à la sortie de l'usine si vous arrivez à vendre sur un marché du nord-est américain.

M. Hall: Le coût moyen d'expédition à partir de notre usine est presque de l'ordre de 95 \$ la tonne, monsieur, et l'unique raison pour laquelle nous pouvons le faire est que nous avons d'autres avantages compensatoires en termes de coût du bois et d'énergie. Heureusement que nous les avons.

Le sénateur Stewart: J'ai l'impression qu'une société peut soutenir très efficacement la concurrence, malgré des coûts de transport élevés et que maintenant vous espérez—je ne vous accuse pas; ce n'est pas un crime du tout—faire plus d'argent si vous pouvez réduire vos coûts de transport.

M. Hart: Sénateur, la situation que M. Hall a décrite est assez courante, compte tenu des exigences et du fournisseur et du client. Les usines de la Colombie-Britannique expédient aussi des produits bien à l'est et il y a des usines dans l'est qui expédient leur produit jusque dans le Midwest. C'est là une situation très courante.

De plus en plus aujourd'hui, c'est comme si le consommateur de pâtes exploitait une soupe populaire et qu'il rassemblait des fibres, toutes de sources différentes, pour produire au meilleur coût possible du papier ayant certaines caractéristiques qui découlent de ces diverses fibres. Évidemment, la concurrence, très forte, s'exerce dans tous les cas sur les coûts moyens et il arrive que les sociétés doivent assumer le coût d'expédition outre-mer parce qu'une partie de leur production s'en va là-bas.

Je comprends la logique de votre argument, mais je trouve qu'il ne diminue en rien le désir de l'expéditeur de réduire ses coûts de transport et d'obtenir un maximum d'efficacité.

Le sénateur Stewart: Oh, oui, je puis le comprendre. On a parlé ici de la nécessité de considérer le transport ferroviaire comme n'importe quel autre secteur d'activité: la question devrait se résumer à l'offre et à la demande. Bien entendu, il

[Text]

States for the reasons you mentioned earlier, Mr. Hart, but here in Canada we have a monopoly situation, or at best a duopoly situation in most of the country. It is not that kind of enterprise.

I can see a situation in which railway companies might well argue they will make confidential deals with their biggest and closest shippers and stop concealed subsidization of the smaller shippers who are far away, that they will get rid of the nuisance business and let those companies in those parts of the country undergo atrophy. It seems to me that would be quite a reasonable business decision for a railway company to make if it were not required to operate otherwise. Is that not correct? Is that not the right business decision?

Mr. Hart: Senator, I do not know whether or not railways feel that they are subsidizing small shippers. Those were your words. I do not know whether that is in fact the case. I mean, there is a requirement generally that at least the rates be compensatory, so—

Senator Stewart: Yes, but we know all the problems of that.

Mr. Hart: In any event, despite the fact that we like the idea that the railway would have opportunity to manage in a more liberalized way, we have supported within the package willy-nilly the proponents that call for third-party appeal and final-offer arbitration. Indeed, in the final analysis, the clause 59 provision, which is the old section 23, "Public Interest", I take your point that I guess our traditions and our culture in this country mean that you do not look on the railway as you do a business. On the other hand, we see an evolution away from that thinking, a need to move away from it, because the world is becoming increasingly communicative and increasingly competitive. We think every opportunity should be provided for the railways to move in that way in terms of business decisions, but we have accepted these other provisions that put some protections in that perhaps reflect this traditional attitude.

Senator Stewart: You see, Mr. Chairman, I think an argument could be developed—it has not been developed for this committee—that the railways are likely to behave with regard to small and remote shippers much as they have behaved with regard to passenger service. They have maintained the rhetoric that they are doing a great job and they are trying to give good service, but all the while they let their equipment slide, they put passenger trains on the siding; it is pretty clear that they have wanted out for a long, long time. I therefore think it could be argued that it would be the right business decision for them to apply the same tactics in the case of small and remote shippers—let them dry up. The argument will be that we live in a highly competitive world, that only the big and the near can survive in this world.

[Traduction]

est plus facile de parler de la sorte aux États-Unis pour les raisons que vous avez mentionnées, M. Hart, mais, ici au Canada, nous sommes en situation de monopole ou au mieux de duopole presque partout au pays. Ce n'est pas ce genre d'entreprise.

Je peux imaginer une situation dans laquelle les sociétés ferroviaires pourraient faire valoir qu'elles concluront des marchés confidentiels avec leurs expéditeurs les plus importants et les plus rapprochés et qu'elles cesseront de verser des subventions dissimulées à leur expéditeurs moins importants et plus éloignés, qu'elles se débarrasseront des entreprises qui leurs sont préjudiciables et qu'elles laisseront s'atrophier ces sociétés dans ces parties du pays. Il me semble qu'une société ferroviaire prendrait là une décision tout à fait raisonnable si elle n'était pas tenue d'agir autrement. N'est-ce pas vrai? N'est-ce pas là la bonne décision à prendre?

M. Hart: Sénateur, je ne sais pas si les sociétés ferroviaires croient qu'elles versent des subventions aux petits expéditeurs. Ce sont là vos paroles. Je ne sais pas s'il en est réellement ainsi. Je vais dire qu'il y a généralement une exigence à l'effet qu'au moins les tarifs soient compensatoires, donc—

Le sénateur Stewart: Oui, mais nous connaissons tous les problèmes reliés à cela.

M. Hart: De toute façon, en dépit du fait que nous aimons l'idée que la société ferroviaire puisse gérer son entreprise de façon plus libérale, nous avons appuyé bon gré mal gré, dans la négociation globale, ceux qui demandaient l'appel à un tiers et l'arbitrage de l'offre finale. À vrai dire, en dernière analyse, la disposition de l'article 59, qui est l'ancien article 23, «Intérêt public», ... je suis d'accord avec vous pour dire que dans le contexte de nos traditions et de notre culture, dans ce pays, on ne considère pas la société ferroviaire comme une entreprise commerciale. D'autre part, nous constatons une évolution dans ce domaine, un besoin de s'écarter de cette façon de penser, à cause de l'augmentation continue des communications et de la concurrence dans le monde. Nous pensons que les sociétés ferroviaires devraient être encouragées dans cette direction pour ce qui a trait aux décisions commerciales, mais nous avons accepté ces autres dispositions qui assurent une certaine protection et qui reflètent, peut-être, l'attitude traditionnelle.

Le sénateur Stewart: Vous voyez, monsieur le président, je crois qu'on pourrait démontrer—cela n'a pas été démontré pour ce comité—que les sociétés ferroviaires se comporteraient vraisemblablement envers les expéditeurs moins importants et éloignés comme elles l'ont fait pour le service voyageurs. Elles ont proclamé qu'elles font un excellent travail et qu'elles essaient d'assurer un bon service, mais, pendant ce temps, elles laissent leur matériel se détériorer, elles mettent leurs trains de voyageurs sur une voie de garage; il est évident que c'est ce qu'elles voulaient depuis longtemps, très longtemps. Je pense donc qu'on pourrait soutenir qu'elles prennent une bonne décision en appliquant la même tactique dans le cas des expéditeurs peu importants et éloignés—en les abandonnant. On prétendra que nous vivons dans un monde où la concurrence est très vive, que seuls les gros et ceux qui ne sont pas éloignés peuvent survivre.

[Text]

That in fact may be the case, but that argument may very often be used simply to maximize profits and to simplify business.

Mr. Hart: Well, you are taking the extreme—

Senator Stewart: Yes.

Mr. Hart:—case. I must say, taking the example you gave about passenger transportation, I have a great deal of sympathy for the railroads, because in fact the Canadian people abandoned the railway passenger business. We are in love with our automobiles or our buses. I have considerable sympathy for the railway's problem in that respect and the dual requirement that has been placed on them by tradition.

However, with respect to the business aspects, the industrial aspects, I again can only refer you to what I think was the honest opinion of the representatives of Minas Basin, who did not feel endangered by the thesis you have developed, and so stated. I have the transcript and I am looking for it so I can read it to you, but I cannot find the comments in the transcript.

Senator Stewart: Well, that is all I wanted to ask, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak.

Senator Spivak: Indeed, Mr. Chairman, it seems as if the the American experience on the whole aspect of the benefits to shippers, the pressure to reduce railway rates and so forth, should be beneficial here. In the studies that have been provided to us, and which I have looked at, that has been demonstrated.

However, there is one aspect on which I would like to ask your opinion. It might not be fair, but the one aspect that seems to be not as rosy is the aspect of employment and labour.

We are going to have some labour groups here before us. I am sure they will be concentrating on those issues.

In the United States the number of employees in railways has been decreasing, and even more so after the Staggers Rail Act. In Canada, there has been a decrease gradually over the last number of years.

I just wonder how you think this new legislation will affect the employment levels in the railways. Then I would like to ask a different question as well. Could you just elaborate a little more on the employment prospects in your own industry? I just want to get your views on those two separate kinds of questions.

Mr. Hart: In answer to your first question about employment in the railways, there has been a decline in employment in the railways already in Canada. I think most people would regard this situation as having been a necessary decline and as representing a shifting in technology.

We have seen exactly the same thing in our own industry, where the introduction of new technology has meant a decline in employment. We try to do it graciously and fairly and in the

[Traduction]

C'est peut-être le cas, mais on peut très souvent utiliser cet argument pour maximiser les profits et simplifier le travail.

M. Hart: Eh bien, vous prenez la position extrême—

Le sénateur Stewart: Oui.

M. Hart: . . . cas. Je dois dire, utilisant l'exemple que vous nous avez donné sur le transport des voyageurs, que j'éprouve beaucoup de sympathie pour les sociétés ferroviaires parce que les citoyens canadiens ont, en réalité, délaissé le transport des voyageurs par chemin de fer. Nous aimons beaucoup nos automobiles et nos autobus. Je comprends bien le problème des sociétés ferroviaires à cet égard et le double fardeau qu'on leur a traditionnellement imposé.

Toutefois, pour ce qui a trait aux aspects commerciaux, aux aspects industriels, je ne peux encore que vous signaler ce qui me semble être l'opinion sincère des représentants de Minas Basin, qui ne se sont pas sentis menacés par la thèse que vous avez élaborée et énoncée. J'ai la transcription et je désire vous lire certains commentaires, mais je ne les trouve pas.

Le sénateur Stewart: Eh bien, c'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

Le président: Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: À vrai dire, monsieur le président, il semble que l'expérience des Américains pour tout ce qui a trait aux avantages qu'en retirent les expéditeurs, à la pression exercée en vue de réduire les tarifs ferroviaires, etc., devrait être avantageuse ici. Cela a été démontré dans les études qui nous ont été communiquées et que j'ai lues.

Toutefois, il y a un aspect sur lequel j'aimerais avoir votre opinion. Ce n'est peut-être pas correct, mais l'aspect qui ne me semble pas être aussi valable est celui de l'emploi et de la main-d'œuvre.

Des groupes de représentants des syndicats vont venir témoigner devant ce comité. Je suis convaincu qu'ils vont aborder surtout ces questions.

Aux États-Unis, le nombre d'employés dans les chemins de fer avait déjà diminué, et la diminution a été encore plus importante après le Staggers Rail Act. Au Canada, la diminution a été graduelle au cours des dernières années.

Je voudrais seulement que vous me disiez de quelle manière cette nouvelle mesure législative affectera les niveaux de la main-d'œuvre dans les chemins de fer. Ensuite, j'aimerais aussi vous poser une autre question. Vous serait-il possible de nous tracer le tableau des perspectives de l'emploi dans votre industrie? J'aimerais connaître votre opinion sur ces deux aspects distincts.

M. Hart: En réponse à votre première question sur la main-d'œuvre dans l'industrie du rail, je dois dire qu'elle connaît déjà une diminution au Canada. Mon opinion est que la plupart des gens considère cela comme un déclin inévitable et comme le signe d'un changement technologique.

Nous avons été témoins de la même situation dans notre industrie, quand l'introduction d'une nouvelle technologie a entraîné une diminution de la main-d'œuvre. Nous avons fait

[Text]

easiest possible way, because nobody likes to put somebody on the unemployment roles.

On the other hand, you are faced with a situation, for instance, in modernizing a mill. You might reduce the employment from 1,200 to 1,000. You have to face the reality. Would you rather have 1,000 secure jobs in the future in a very efficient mill or would you opt for maintaining 1,200 jobs and having an enterprise that is not secure for the future?

I think the railways find themselves in the same situation. Where efficiencies rather than demand permit, they will have to bring their manning into line with what is appropriate. They are no different from any other industry.

If they do not do it, they are going to load all other industries with costs that are in excess of what they economically need to be. This is simply progress. You simply cannot have progress without change. Everybody wants progress but nobody wants change.

On the other element of your question about our own industry, we have been quite—

Senator Spivak: Excuse me, if I could just interrupt you for a minute. You are saying that really this legislation is not going to impact in any major way on the trend that is already in effect in the railways, that there is already a trend through increased technology or whatever to reduce employment. Are you saying that this legislation will not impact significantly on—?

Mr. Hart: No, I am not, because I do not know it. This legislation might lead to increased employment in the railways. If it does, it is probably going to lead to decreased employment in some other transportation agency. There is only so much product to be moved, and it is going to be moved. It is just a question of who is going to move it.

Senator Spivak: My question concerns rate reduction. For rate reductions to occur, there has to be . . . rail-line abandonment . . . other efficiencies . . . what are those other efficiencies? Are they a reduction in numbers of people?

Mr. Hart: The efficiencies may flow out of increased volume, which has the opposite effect.

I see no difference between the railway operators and ourselves in this respect. We are trying to do the best job possible. We are going to use the best technology. We are going to invest where we can to improve the situation. It is in the national interest that we all do this to make our whole system more efficient. Have I dealt with this?

Senator Spivak: Yes, it is fine; thank you.

Mr. Hart: On the second question of our own industry, let me cast it for you this way. I was asked the same question by Don Macdonald when I appeared before the royal commission. He asked me, in view of the forecast for a 30-million-tonne industry in 1995 compared with a 20-million-tonne industry in 1980, what about employment?

[Traduction]

tout en notre pouvoir pour que les mises à pied soient faites le plus humainement et le plus profitablement possible, car personne n'aime mettre ses employés en chômage.

Par contre, quand on décide de moderniser une usine, par exemple, il faut choisir. Peut-être faudra-t-il choisir de réduire le nombre d'employés de 1 200 à 1 000. Il importe d'être réaliste. Qu'est-ce qui est le mieux: avoir 1 000 emplois assurés pour l'avenir et une usine très rentable ou bien avoir 1 200 emplois dans une entreprise dont l'avenir est incertain.

Je crois que les entreprises des chemins de fer doivent faire le même choix. Quand la rentabilité prime sur la demande, elles sont obligées de ramener leur main-d'œuvre au niveau approprié. Les décisions qu'elles doivent prendre ne sont pas différentes de celles des autres industries.

Faute de quoi, elles devront imposer aux autres industries un prix supérieur à celui dicté par la réalité économique. Il s'agit là simplement d'une manifestation du progrès. Le progrès est toujours accompagné de changements. Tous le monde veut bien du progrès, mais personne ne veut que les choses changent.

Pour ce qui est du deuxième volet de votre question concernant notre propre industrie, nous—

Le sénateur Spivak: Pardon, puis-je vous interrompre juste un instant. Vous venez de dire qu'en réalité ce projet de loi ne devrait avoir aucune conséquence décisive sur la tendance qui a déjà cours dans les chemins de fer, soit une réduction de la main-d'œuvre au moyen de l'implantation de nouvelles technologies ou au moyen d'autres choses. Voulez-vous dire que ce projet de loi n'aura aucune influence importante sur—

M. Hart: Pas du tout, pour la simple raison que je ne le sais pas. Il se peut que cette mesure législative crée de nouveaux emplois dans le secteur des chemins de fer. Dans ce cas, il est fort probable que ce sera au détriment d'autres moyens de transport. Le volume de biens à déplacer est fixe, il s'agit de savoir qui va le transporter.

Le sénateur Spivak: Ma question concerne la réduction des tarifs. Pour en arriver à de telles réductions, il faudra abandonner des trajets . . . appliquer des mesures de rentabilisation . . . quelles sont ces mesures de rentabilisation? Pensez-vous à une réduction du personnel?

M. Hart: Une de ces mesures pourrait découler d'un volume accru, ce qui a l'effet tout à fait inverse.

D'ailleurs, je ne vois pas de différence entre nous et les opérateurs de chemins de fer. Tous nous essayons de faire le meilleur travail possible. Nous recourons aux meilleures techniques, nous investissons là où la situation peut être améliorée. Il est dans l'intérêt national que tous nous agissions pour rendre toutes les composantes de notre système plus rentables. Ai-je répondu à votre question?

Le sénateur Spivak: Oui, très bien, merci.

M. Hart: Quant à la seconde question touchant notre industrie, je vais y répondre de la manière suivante. La même question m'a déjà été posée par Don Macdonald quand j'ai comparé devant la Commission royale. Il m'avait demandé ce que signifiait pour la main-d'œuvre une prévision d'activité de 30

[Text]

I answered that if we do not have a 30-million-tonne industry in 1995, we will not have the same employment level as we had in 1980. In other words, our industry has to grow this much to maintain the level of employment in its mills. If we do not grow this much, the changing technology and the efficiencies will drive our employment level down. This is with respect to the mills.

An increase in the industry from 20 million tonnes to 30 million tonnes and its impact on the woodlands will certainly mean more employment there because more wood will have to be harvested. It will mean considerably more employment in the service industries.

For our industry, then, we think the growth prospect I have outlined means stable employment in the mills, increased employment in the woods, and increased employment in the services to our industry.

Senator Spivak: In terms of your long-term prospects, what is your opinion of the managing of Canada's forests?

Mr. Hart: There is much to be done, much improvement to be made. We are absolutely delighted with the recent agreements between the provinces and the federal government that have resulted in an increased funding for forest renewal, which is a provincial responsibility. We think the situation is improving greatly.

Senator Spivak: How much of your resources do you devote to this? What are the rule-of-thumb figures for something like this for the private industry? How much of your own moneys do you put into it, or is it all coming from subsidies?

Mr. Hart: In effect, the users of the wood harvest buy the wood from the provinces. The provinces set a fee for harvesting the wood. It is a fee for the wood, but usually the contract involves a whole host of other arrangements such as replanting, silvicultural treatment, forest management, and thinning. It is increasingly being done by co-operation between industry and the provincial government.

I cannot answer your question on proportion or resources because I simply do not know. It is not a factor we deal with. The province ordains that the work has to be done and we do it.

Senator Stollery: What is the situation of the pulp and paper industry in Canada in terms of demand? Is it a buyer's market or a seller's market?

Mr. Hart: The industry is extremely cyclical. I think that must be the root of your question. We are in a point in the cycle now where the pulp and paper industry, worldwide, is virtually operating at capacity. When the industry is not operating at capacity, that also becomes a worldwide phenomenon, because they are largely commodity products. At the moment we are operating very well.

[Traduction]

millions de tonnes pour notre industrie en 1995 comparée à 20 millions de tonnes en 1980.

Je lui ai répondu que, pour avoir en 1995 le niveau de main-d'œuvre que l'on avait en 1980, il faudra que notre industrie ait une activité de 30 millions de tonnes. Autrement dit, il faut que notre industrie prenne de l'expansion si on veut maintenir dans ses usines le niveau de l'emploi. Si elle stagne, les nouvelles technologies et les mesures de rentabilisation prises abaisseront le niveau de la main-d'œuvre. C'est-à-dire celle des usines.

L'augmentation de l'activité de notre industrie de 20 millions de tonnes à 30 millions et son impact sur les zones boisées se traduiront sûrement par plus d'emplois, étant donné que la quantité de bois récolté sera supérieure. Cela signifiera beaucoup plus d'emplois dans les industries de service.

Pour ce qui a trait à notre industrie, alors, nous pensons que les perspectives de croissance que j'ai exposées sommairement signifient un emploi stable dans les moulins, un emploi accru dans les bois de même que dans les services reliés à notre industrie.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui a trait à vos prévisions à long terme, que pensez-vous de la gestion des forêts canadiennes?

M. Hart: Il y a beaucoup à faire, beaucoup d'améliorations à apporter. Nous sommes très heureux des ententes conclues récemment entre les provinces et le gouvernement fédéral visant à accroître le financement de la régénération des forêts, qui est du ressort provincial. Nous pensons que la situation s'améliore grandement.

Le sénateur Spivak: Combien de ressources affectez-vous à cela? Quels sont les montants approximatifs que cela représente pour le secteur privé? Combien d'argent investissez-vous dans cette entreprise, ou cela provient-il entièrement des subventions?

M. Hart: En effet, les utilisateurs de la récolte de bois achètent le bois des provinces. Celles-ci imposent un droit pour la récolte du bois. C'est un droit pour le bois, mais habituellement le contrat comporte toute une série de dispositions relatives, notamment, à la replantation, au traitement sylvicole, à la gestion des forêts et aux opérations d'éclaircie. L'industrie et le gouvernement provincial collaborent de plus en plus dans ce domaine.

Je ne peux répondre à votre question sur la proportion des ressources parce que je ne le sais pas. Ce n'est pas un facteur que nous considérons. La province exige que le travail soit fait et nous le faisons.

Le sénateur Stollery: Quelle est la situation dans l'industrie des pâtes et papiers au Canada pour ce qui a trait à la demande? Est-ce un marché acheteur ou un marché vendeur?

M. Hart: L'industrie est extrêmement cyclique. Je pense que c'est là le sens de votre question. Nous sommes à un point du cycle, présentement, où l'industrie des pâtes et papiers, à l'échelle mondiale, fonctionne virtuellement à pleine capacité. Lorsqu'elle ne fonctionne pas à pleine capacité, cela devient également un phénomène mondial parce qu'il s'agit en grande partie de produits de consommation. Présentement, notre industrie fonctionne très bien.

[Text]

Senator Stollery: During the energy crisis in the 1970s, the largest element in the price of pulp and paper was the price of the energy. Can you update us on that?

Mr. Hart: Energy is a significant cost factor in the industry. It is not the largest one.

Senator Stollery: What is the largest one?

Mr. Hart: Wood and manpower are the two big elements. We have made tremendous efforts in energy conservation with considerable success. However, I think we had better not get into discussions about energy because you are into a technical area where I am not particularly competent.

Senator Stollery: I say that because I recall, during the energy crisis, it was a very major pre-occupation because the implication was that it was Canada's largest employer at the time. If I remember, 80,000 people were employed in pulp and paper and the cost of energy was of course very important to our competitiveness in that business.

When we get to transportation, basically you are operating at full capacity and your largest costs are energy; the cost of the wood and manpower. I do not want to know what may be trade secrets, but what are we looking at when we look at transportation? Also, is the transportation factor broken down into two kinds? The first is transportation to sell your product in North America; second, because you are operating at capacity, I assume there is a large export element involved outside of North America. Is that true?

Mr. Hart: As I indicated in my opening comments, about 50% of our total volume goes to the United States, 25% goes to other export markets, 25% goes to Canada. About 16% of our costs, on average, are transportation related either inbound or outbound. It is a significant cost item at 16% and it reflects the location of our mills in more remote communities.

Senator Stollery: Obviously different members of your association, depending on how far or close they are to their particular market, have quite a range of transportation cost factors. As I understand your answer to Senator Stewart—because I do not know anything about the pulp and paper business—if you are a long way from the port, from Vancouver, then the chances are the cost of your wood supply is going to be less, and the closer you are the cost of the wood supply is more so the whole thing balances off in some such fashion, is that correct?

Mr. Hart: Yes, exactly. You have to have the offset. If you have a higher than normal transportation cost and you are striving to be an average cost operation, you have to have an advantage somewhere else that offsets it.

Senator Stollery: In your opinion, then, is this bill or this business—maybe deregulating is an over-simplification—going to have a positive effect on your industry?

[Traduction]

Le sénateur Stollery: Durant la crise de l'énergie dans les années 70, l'élément le plus important dans le prix des pâtes et papiers était le prix de l'énergie. Pouvez-vous nous renseigner sur la situation présente en ce domaine?

M. Hart: L'énergie est un facteur coût important dans l'industrie. Ce n'est pas le plus important.

Le sénateur Stollery: Quel est le facteur le plus important?

M. Hart: Le bois et la main-d'œuvre sont les deux facteurs importants. Nous avons fait des efforts considérables dans le domaine de la conservation de l'énergie et avec énormément de succès. Toutefois, je crois que nous ferions mieux de ne pas nous engager dans une discussion sur l'énergie parce que c'est un domaine où je ne suis pas particulièrement compétent.

Le sénateur Stollery: Je dis cela parce que je me rappelle que, durant la crise énergétique, c'était une très grande préoccupation parce que c'était l'employeur le plus important au Canada à ce moment-là. Si je me rappelle bien, 80,000 personnes étaient employées dans l'industrie des pâtes et papiers et le coût de l'énergie était évidemment très important pour notre compétitivité dans cette industrie.

Lorsqu'on en vient aux transports, vous fonctionnez à pleine capacité essentiellement et vos dépenses les plus importantes sont pour l'énergie, le bois et la main-d'œuvre. Je ne cherche pas à connaître vos secrets industriels, mais quel est le problème lorsqu'on se penche sur les transports? Par ailleurs, y a-t-il deux éléments dans le facteur transport? Le premier serait le transport pour vendre votre produit en Amérique du Nord; deuxièmement, étant donné que vous fonctionnez à pleine capacité, je suppose que l'exportation en dehors de l'Amérique du Nord est un élément important. Est-ce le cas?

M. Hart: Comme je l'ai dit dans mes commentaires du début, environ 50 p. 100 de notre volume total va aux États-Unis, 25 p. 100 aux autres marchés d'exportation et 25 p. 100 au marché canadien. Environ 16 p. 100 de nos coûts en moyenne sont reliés au transport à l'intérieur du pays ou vers l'extérieur. À 16 p. 100, c'est un facteur de coût important qui reflète le fait que nos usines se trouvent dans des agglomérations éloignées.

Le sénateur Stollery: Évidemment, pour les membres de votre association, les coûts de transport varient beaucoup de l'un à l'autre selon la distance du marché. Si j'ai bien compris votre réponse au sénateur Stewart—parce que je ne connais rien à l'industrie des pâtes et papiers—si vous êtes loin du port, de Vancouver, le prix du bois est moins cher, et plus vous êtes près, plus le bois est cher, de sorte qu'il y a un certain équilibre, n'est-ce pas?

M. Hart: Oui, exactement. Il vous faut une compensation. Si le coût des transports est plus élevé que la normale et que vous désirez maintenir l'ensemble de vos coûts dans la moyenne, vous devez avoir un avantage quelque part pour compenser les coûts de transport plus élevés.

Le sénateur Stollery: À votre avis, alors, ce projet de loi—parler de déréglementation serait peut-être une trop grande

[Text]

Mr. Hart: Very definitely. We are strong supporters of the bill. We have been since it was introduced in its various forms. We have participated in the debate. We are strong supporters. We want to see it passed.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hart and your group.

Mr. Hart: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Senators.

Senator Macdonald: Mr. Chairman, before you start again, I think we should do something. We ran about 30 minutes overtime in this last presentation, which is hardly fair to others we want to see this morning. We will have to either stick to our time limit or give more time and not hear as many as we hope to during the day.

The Chairman: Yes. We have a group that has not arrived yet and we might not have them this morning. Our next witness is Mr. Roger Larson, Assistant Manager of the Canadian Fertilizer Institute.

Mr. Roger Larson (Assistant Manager, Canadian Fertilizer Institute): People acting as witnesses for the Canadian Fertilizer Institute will be Mr. Jim Brown, Managing Director; Mr. Andrew Elliott from PCS; and Mr. Neil Cattermole from C-I-L.

Mr. Andrew Elliott, Canadian Fertilizer Institute: You have our submission. I think it might be helpful if I briefly go over some of the main points of it before we get to some questions.

The Canadian Fertilizer Institute is an association of companies that produce, market or manufacture fertilizer ingredients and products in Canada. In 1986 the total value of these sales amounted to just under \$2 billion.

The fortunes of the fertilizer industry are directly associated with the fortunes of the world agricultural industry. As you undoubtedly are aware, the agricultural sectors in the world have not been booming recently. Our member companies which supply that industry have been suffering as well. We have been obliged to undertake write-downs, plant closures and corporate restructurings in the last number of years. Since 1985 alone, almost 1,200 jobs have been lost in the basic industry.

Transportation is a key element in marketing fertilizer products in Canada. There is a large volume of fertilizer products moved by railroads, trucks and pipeline. In 1986 Canadian railroads moved about 11 million tonnes of potash to markets in North America and offshore. The railway revenues from this traffic were about \$400 million and about 70% of that accrued to Canadian railroads.

[Traduction]

simplification—aura-t-il des effets bénéfiques pour votre industrie?

M. Hart: Sans aucun doute. Nous appuyons fortement le projet de loi. Nous l'avons appuyé depuis qu'il a été déposé sous diverses formes. Nous avons participé aux débats. Nous l'appuyons fortement. Nous désirons qu'il soit accepté.

Le sénateur Stollery: Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hart et votre groupe.

M. Hart: Merci, monsieur le président. Merci, messieurs les sénateurs.

Le sénateur Macdonald: Monsieur le président, avant de reprendre les travaux, je crois qu'il faudra prendre une décision. Dans cette dernière présentation, nous avons dépassé le temps alloué de 30 minutes, ce qui n'est pas juste pour les autres que nous devons voir ce matin. Il va falloir nous en tenir à notre horaire ou donner plus de temps pour les présentations et en entendre un moins grand nombre durant la journée.

Le président: Oui. Nous avons un groupe qui n'est pas encore arrivé et nous ne l'entendrons peut-être pas ce matin. Notre prochain déposant est monsieur Roger Larson, gérant adjoint de l'Institut canadien des engrais.

M. Roger Larson, gérant adjoint, Institut canadien des engrais: Les déposants pour l'Institut canadien des engrais seront monsieur Jim Brown, directeur général, monsieur Andrew Elliott de PCS et monsieur Neil Cattermole de CIL.

M. Andrew Elliott, Institut canadien des engrais: Vous avez une copie de notre mémoire. Il serait peut-être utile de revoir brièvement quelques-uns des principaux points qui y sont traités avant de passer aux questions.

L'Institut canadien des engrais est une association d'entreprises œuvrant dans les domaines de la production, de la mise en marché et de la fabrication des engrais au Canada. En 1986, le chiffre d'affaires de ces entreprises atteignait près de 2 milliards de dollars.

Les vicissitudes de l'industrie des engrais sont directement liées à celles de l'agriculture mondiale, et vous n'êtes pas sans connaître les déboires que connaît l'agriculture mondiale depuis quelques années... L'industrie des engrais n'est pas sans subir les contrecoups d'une telle situation. Ces dernières années, nous avons dû nous résigner à réduire nos actifs, à fermer des usines et à restructurer nos entreprises. Depuis 1985, l'industrie de base a perdu près de 1,200 emplois.

Les transports sont un élément clé du processus de mise en marché des engrais au Canada. Une grande partie des produits de notre industrie sont transportés par chemin de fer, par route et par pipelines. En 1986, les transporteurs ferroviaires canadiens ont déplacé environ 11 millions de tonnes de potasse vers les marchés nord-américain et étrangers. Les revenus tirés de cette activité par les sociétés ferroviaires se chiffrent à environ 400 millions de dollars, dont 70 p. 100 ont été versés aux chemins de fer canadiens.

[Text]

Given the importance of transportation and of rail transportation, the proposals about trucking contained in Bill C-18 and Bill C-19 are of great importance to us.

It is our view that two features of this legislation form the basis of a more competitive rail system. The first one is removing the ability of railroads to collectively set freight rates, letting them join the rest of us in not being able to collectively price things. The second basic feature is the ability to enter into confidential contracts between rail carriers and shippers.

Those of us who have markets in the United States have had the opportunity to enter into contracts with U.S. rail carriers since 1980. That experience has been a positive one and has provided a lot of help to us in marketing in a pretty difficult situation.

The one missing element in U.S. rail and other deregulation—especially rail—has been the whole question of competitive access. That question is now being reviewed in Washington and the main thing they are looking at is Bill C-18. We can take a bit from them and they can certainly take a bit from us.

Another important element in Bill C-18 is the family dispute-resolving mechanisms. I do not think it totally satisfies shipper interest or carrier interest, but I think, by and large, it is a good saw-off and one both parties indicate a desire to try to live with.

The other key thing about Bill C-18 is the introduction of competitive surrogates, such as competitive line rates and expanded interswitching limits. It recognizes that it would be nice to have half a dozen railroads in this country. Then you would see what competition could be. I think it is equally obvious that we cannot afford six railroads. We go with two and add a third or fourth in certain situations.

We are supportive of the trucking legislation in Bill C-19. Like a lot of shippers, we would like to see the implementation sooner rather than later, but once you have established a goal, another couple of years is not going to make a lot of difference.

The Canadian Fertilizer Institute members include large shippers and small shippers with local, national and international markets. There is a lot of perception that large shippers are going to derive relatively more advantage from this bill than small shippers. It is a view I do not share. I think it is a view that underestimates the ability of smaller shippers to put together transportation packages as interesting as big ones.

I think that gives you the highlights of our submission. We would be prepared to entertain any questions at this time.

The Chairman: Senator Stewart.

[Traduction]

Étant donné l'importance des transports, notamment du transport ferroviaire, pour notre industrie, les propositions concernant l'industrie du camionnage contenues dans les projets de loi C-18 et C-19 ont pour nous une grande importance.

À notre avis, cette mesure législative comporte deux points fondamentaux pour l'établissement d'une industrie ferroviaire plus concurrentielle. Le premier consiste à empêcher la formation de cartels en vue de la fixation des tarifs, et le second consiste à autoriser la signature de marchés confidentiels entre les sociétés ferroviaires et les autres sociétés de transport.

Ceux d'entre nous qui font affaire aux États-Unis ont été en mesure de conclure des marchés avec les chemins de fer américains depuis 1980. Cette expérience s'est avérée fort avantageuse et nous a permis de percer ce marché malgré une conjoncture peu propice.

Mais ce qui fait véritablement problème dans l'industrie ferroviaire des U.S.A., de même que dans les autres industries de transport—mais plus particulièrement dans le secteur du transport ferroviaire—c'est toute la question de l'accès concurrentiel. Cette question est d'ailleurs à l'étude par un comité siégeant à Washington et dont le principal objet est l'examen du projet C-18. Nous pouvons gagner du terrain chez eux et ils peuvent certainement en gagner chez nous.

Autre élément important du projet de loi C-18: le mécanisme d'arbitrage des différends entre les expéditeurs et les transporteurs. À mon avis, le mécanisme en place ne répond pas parfaitement aux intérêts respectifs des deux parties, mais je crois que, à tout prendre, il s'agit d'un compromis acceptable, dans la mesure où les deux parties semblent prêtes à s'en accommoder.

Un autre élément clé du projet C-18 est l'introduction de moyens de substitution au système concurrentiel, tels que l'établissement de tarifs concurrentiels et l'accroissement des zones de manœuvre. Évidemment, l'idéal serait d'avoir une demi douzaine de compagnies ferroviaires dans ce pays. On verrait alors ce que c'est qu'un marché véritablement concurrentiel. Mais il est évident que nous ne pouvons nous permettre ce luxe et que nous devons nous contenter de deux réseaux ferroviaires, auxquels on pourra en ajouter un troisième et même un quatrième, le cas échéant.

Nous appuyons donc le programme proposé dans le projet de loi C-19, et comme beaucoup d'expéditeurs, nous aimerions que les mesures législatives qui y sont proposées soient appliquées le plus tôt possible. Mais lorsqu'on a réussi à établir un objectif précis, un délai de un ou deux ans ne constitue pas un obstacle majeur.

L'Institut canadien des engrais regroupe des expéditeurs importants et des expéditeurs plus modestes œuvrant à l'échelle locale, nationale et internationale. Beaucoup semblent d'avis que le projet de loi en question avantage les gros expéditeurs plutôt que les petits. Je ne partage pas cette opinion, car elle semble sous-estimer la capacité des petits expéditeurs à planifier leurs besoins de transport aussi efficacement que les gros.

C'était en gros ce que nous voulions vous exposer. Nous sommes maintenant disposés à répondre à vos questions.

Le président: Sénateur Stewart.

[Text]

Senator Stewart: Mr. Chairman, what we have heard is essentially the same case made to us by the pulp and paper people. We are being told this is a shippers' bill and that the argument can be made that it will, in the absence of other factors, favour the large shipper and the close shipper. The comment has been made that small shippers can sometimes come up with innovative packages which would be attractive.

I think we are almost at the point where the committee could conclude that shippers believe this is a good bill. Why they believe it is a good bill is pretty obvious. Whether it is good for all shippers and all parts of the country is the question that eases our minds.

As I understand transportation economics, as you go for lower and lower costs in the absence of any other consideration, you are going to get a more and more regionally concentrated operation. You reach out to the peripheries only because there happens to be a notable deposit, perhaps of potash or iron ore. You hunker down into the bottom of your saucer. It will be argued that in a highly competitive international market, it is exactly what Canada had to do. I am not disputing that, but I think the position has been stated before the committee. I think it is pretty well accepted by the members of the committee. The thing that bothers us is the fate of both the economic peripheries and the geographic peripheries. Is there anything the witnesses can say to dispel our fears on these points?

Mr. Elliot: Let us look at what the railroads move in terms of tonnes. Once you get past grain, coal, potash and sulphur in this country you have covered just about all the tonnage they have. You do not find that stuff along a specific corridor. You find it all over the place, all over western Canada, in the commodities I am talking about. So I do not see it being quite as concentrated geographically as you are representing.

Senator Stewart: In the case of the railways . . .

Mr. Elliot: In the case of anybody. Trucking services are certainly not concentrated. They are certainly concentrated in Ontario, I will grant you, but I do not share the perception of concentration.

Senator Stewart: So you are not disputing the basic proposition, but you are saying that the other factors, such as the location of potash deposits, such as the location of wheat fields, means that the concentrating effect of transportation economics is to some extent frustrated here.

Mr. Elliot: Well, I am not sure there is a concentrating effect in transportation economics. Grain gets to market from a large number of small points and ends up in Vancouver and Prince Rupert, or in Thunder Bay. So how can you best fulfil that need to go from many points to one point? Well, maybe rail is not the way to go all the way; maybe you have to do it by truck part of the way. I think there is a danger today in thinking in terms of one mode doing all of these things.

[Traduction]

Le sénateur Stewart: M. le Président, les propos que nous venons d'entendre sont essentiellement les mêmes que ceux qui ont été tenus par les représentants de l'industrie des pâtes et papiers. On nous dit que ce projet de loi avantage les expéditeurs, et on allègue même qu'il aura pour effet, en l'absence d'autres facteurs, de favoriser les gros expéditeurs et ceux qui expédient sur de courtes distances. Par ailleurs, on nous affirme que les petits expéditeurs peuvent parfois innover et créer des formules intéressantes.

Je crois que nous en sommes presque au point où le comité pourrait conclure que les expéditeurs sont favorables à ce projet de loi. La raison de leur contentement est bien évidente. Reste à savoir s'il est aussi avantageux pour tous les expéditeurs et toutes les régions du pays.

D'après ce que je comprends des mécanismes régissant l'économie des transports, plus on tente de réduire les coûts, si l'on fait abstraction de toute autre considération, plus le marché se régionalise. On ira au-delà du marché régionale dans les seuls cas où il existe un marché important, comme la potasse ou le minerai de fer. Les activités se concentrent à l'intérieur d'une zone bien circonscrite. On arguera que dans un marché international hautement concurrentiel, c'est là la meilleure politique à adopter pour le Canada. J'en conviens, mais je crois que la situation a été exposée devant le comité et qu'elle est bien comprise par tous ses membres. Ce qui reste problématique, c'est le sort des zones périphériques tant économiques que géographiques. N'y a-t-il rien que vous puissiez dire pour nous rassurer à ce sujet?

M. Elliot: Voyons quelle est la nature des marchandises déplacées par les chemins de fer canadiens en termes de tonnes. Le gros des activités se résume au transport du grain, du charbon, de la potasse et du soufre. Or, ces activités ne sont pas concentrées dans un corridor spécifique, mais bien réparties partout, dans toutes les provinces de l'Ouest, je parle ici des matières premières. Alors je ne crois pas que l'industrie soit aussi concentrée géographiquement que vous le dites.

Le sénateur Stewart: Dans le cas des chemins de fer . . .

M. Elliot: Dans le cas de tous les secteurs du transport. Les activités de camionnage ne sont certainement pas concentrées. Je vous accorderai qu'elles le sont en Ontario, mais je ne partage pas votre opinion voulant que le marché soit concentré.

Le sénateur Stewart: Donc vous ne contestez pas la proposition principale, mais vous dites que les autres facteurs, tel que l'emplacement des gisements de potasse et des champs de blé, viennent perturber dans une certaine mesure le principe économique voulant qu'il y ait une concentration des activités de transport.

M. Elliot: Et bien, je ne suis pas sûr qu'il existe un tel principe. Les grains sont acheminés vers les marchés à partir d'un grand nombre de points d'origine pour aboutir jusqu'à Vancouver, Prince Rupert ou Thunder Bay. Quel est le meilleur moyen d'acheminer vers un même point des marchandises provenant d'une grande variété de points d'origine? Et bien peut-être que le chemin de fer n'est pas le meilleur moyen pour toute la longueur du trajet; peut-être faut-il avoir recours au camionnage pour une partie du trajet. Je crois qu'il n'est pas

[Text]

In the case of moving potash to market, for example, what we are dealing with is a series of multimodal packages. It may well start from our mines by rail, but by the time it gets to a customer it has gone on a boat, on a barge, on a truck, and maybe another rail line. So it is not really a question of a modal system; it is a whole series of multimodal packages.

If I may, I would like to comment on one remark you made about this bill being a shipper's bill. I think this might have been pointed out in some of the testimony from the rail carriers. There are large parts of this bill they not only support but promoted several years ago, in confidential contracts that sort of thing. I do not want to give you the impression it is not supported by shippers, but the support is certainly more widespread than that.

Senator Stewart: Yes, I could well understand why railways would like to get out from under the requirement that they offer the same tariff over a considerable market area. For example, we were told that as result of this bill, shipping potatoes from Borden, Prince Edward Island, is likely to be cheaper than shipping potatoes from Surrey, Prince Edward Island. Right now the rate is the same, but a big shipper near Borden will be able to negotiate, simply because it is a shorter haul, a better confidential agreement than a big shipper at Surrey, Prince Edward Island.

Mr. Elliot: How will they ever know that, if it is confidential?

Senator Stewart: It would seem to me that, all other things being equal, the fact of distance will have to mean that in two rational contracts the one with the shorter haul will have to have a lower rate. Now, it is true, if they have capacity . . . if they have boxcars which are idle, if they have personnel and locomotives which are idle, they might very well make a comparable deal with the fellow who is out the extra few miles. However, in the normal market circumstances, in a mature market, the one who is getting less will pay less.

Mr. Elliot: If it is a confidential contract, you will never know for sure.

Senator Stewart: That is right, and that may aggravate the circumstances.

Mr. Elliot: It might aggravate you, but it might not aggravate the people who are buying and selling potatoes.

Senator Stewart: It may aggravate the shipper. He may in fact have the better contract, yet anybody would guess that he does not; therefore he is likely to be aggravated. But we need not debate that.

Senator Spivak: You mention here that you produce and market dangerous goods. I wonder if you could elaborate a bit

[Traduction]

réaliste aujourd'hui de réduire le problème à un seul mode de transport.

Prenons le cas du transport de la potasse. Nous sommes ici en présence d'une activité faisant intervenir plusieurs modes de transport. En effet, le chargement commencera son trajet dans un train de marchandises, mais avant d'arriver à destination, il aura été transféré dans un cargo, une barge, un camion, voire même une autre ligne de chemin de fer. Le problème ne se limite donc pas à un seul mode de transport mais s'étend à tout un éventail de systèmes de transport multimodaux.

Permettez-moi de revenir à un de vos commentaires selon lequel il s'agirait là d'un projet de loi conçu pour les expéditeurs. Je crois d'ailleurs que la question a été soulevée par les représentants des chemins de fer, qui non seulement appuient dans une large mesure les principes énoncés dans le présent projet de loi mais les ont déjà adoptés il y a plusieurs années, dans le cadre de contrats confidentiels. Je ne veux pas insinuer que ce projet de loi ne bénéficie pas de l'appui des expéditeurs, mais les opinions favorables sont certainement beaucoup plus répandues qu'on pourrait le supposer.

Le sénateur Stewart: Oui, je conçois que les sociétés ferroviaires souhaitent que soit abolie la résolution les obligeant à offrir un même tarif pour tout un territoire commercial. On objecte par exemple qu'en vertu du présent projet de loi, il sera plus avantageux d'expédier un chargement de pommes de terre à partir de Borden (Î.-P.-É.) que de Surrey (Î.-P.-É.). En ce moment, le tarif est le même, mais un gros expéditeur situé près de Borden pourra désormais négocier un meilleur contrat confidentiel qu'un autre gros expéditeur situé près de Surrey, simplement du fait que le trajet est plus court.

M. Elliot: Comment pourront-ils le savoir, si c'est confidentiel?

Le sénateur Stewart: Il me semble que, si l'on fait abstraction de toute autre considération, le facteur distance influera sur le prix, quel que soit le type de contrat, et qu'en conséquence le trajet le plus court sera avantagé par rapport aux autres. Mais il est évident que si le transporteur dispose d'un surplus de tonnage . . . s'il a des wagons qui végètent sur les voies de garage, il pourrait très bien se faire qu'il offrira un prix concurrentiel à un expéditeur qui serait désavantagé de quelques milles. Il n'en reste pas moins qu'en général, selon la loi du marché, celui qui reçoit le moins paie le moins.

M. Elliot: Si c'est un contrat confidentiel, il n'y aura jamais moyen de savoir avec certitude.

Le sénateur Stewart: C'est juste, et cela pourrait constituer un irritant.

M. Elliot: Cela pourrait certes vous irriter, mais l'effet serait tout le contraire pour les acheteurs et les vendeurs de pommes de terres.

Le sénateur Stewart: Cela pourrait irriter l'expéditeur. En fait, il se pourrait qu'il ait le contact le plus avantageux, alors que tout le monde croit le contraire; et cela pourrait constituer un irritant. Mais nous n'avons pas à discuter de ces considérations pour le moment.

Le sénateur Spivak: Vous mentionnez ici que vous produisez et distribuez des marchandises dangereuses. J'aimerais que

[Text]

about what those dangers are and how the new legislation is directed towards preventing them.

Mr. Elliot: I would like to point out that this legislation is not a safety bill; it is a bill concerning economic regulation.

Senator Spivak: That is not the position of the government. They suggest that safety is one of the key elements. I know there are other safety provisions in related legislation, but one of the major objectives here is the improvement of safety standards.

Mr. Elliot: It is represented as being an objective, but it is not a safety bill as such. I recognize that at some point the two have some connection, but I think the thrust the bill is one of economic regulation and deregulation.

Senator Spivak: I find that statement hard to reconcile with what you have said here in your brief. As an association that produces and markets dangerous goods, you support the emphasis on a national transportation policy on safety. Surely you cannot be uninterested in the improvements in the safety code. I just wanted to know what those were. What are those improvements related to the industries you represent, since you produce and market dangerous goods?

Mr. Elliot: I take your point. We do support the emphasis on safety in the statement of national transportation policy.

Senator Spivak: You cannot have made that lightly. It must relate to your particular operations in some particular way. Is that not true?

Mr. Elliot: Yes.

Senator Spivak: I take what you are saying at face value.

Mr. Elliot: Yes, but again I will just make the point that there is nothing in these two bills that specifically relates to safety.

Mr. Brown: We only have two dangerous products; they represent about 2 million tonnes out of 18 million tonnes that we move. Most of the dangerous goods legislation is already in place; we supported it. Over the years we have effectively moved our product by rail and truck from the plant to the farm or the ultimate customer with a very good record of safety.

There has been new legislation put in place, and we support it. We have programs that support the safe movement and handling of the products from the basic plant to the ultimate retailer. Most of our products end up on the farm, and this includes our domestic shipments as well as our U.S. and off-shore shipments.

[Traduction]

vous précisiez la nature des dangers auxquels vous faites allusion et en quoi la nouvelle loi pourrait aider à les prévenir.

M. Elliot: Permettez-moi de vous signaler qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi concernant l'aspect sécurité, mais bien l'aspect économique de l'industrie.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas l'avis du gouvernement, pour qui la sécurité est l'un des éléments clés de la question. Je sais qu'il y a des mesures concernant la sécurité dans d'autres règlements connexes, mais l'un des objectifs majeurs visés ici est l'amélioration des normes de sécurité.

M. Elliot: Cet élément est considéré comme un objectif du projet de loi, mais il ne s'agit pas d'une loi sur la sécurité comme telle. Je reconnais que sous certains aspects, les deux facteurs sont liés l'un à l'autre, mais je crois qu'il s'agit essentiellement d'une mesure économique de régulation/dérégulation du marché.

Le sénateur Spivak: J'ai peine à faire le lien entre ce que vous venez de dire et les termes de l'exposé que vous nous avez présenté ici précédemment. > A titre d'entreprise produisant et distribuant des marchandises dangereuses, vous appuyez les efforts visant à mettre en œuvre une politique nationale de sécurité en matière de transport de marchandises dangereuses. Nul doute que vous ne puissiez être indifférent aux mesures visant à améliorer le code de sécurité. J'aimerais simplement savoir en quoi consistent ces mesures, quelles sont les améliorations préconisées par l'industrie que vous représentez, puisque vous produisez et distribuez des marchandises dangereuses.

M. Elliot: Je vois où vous voulez en venir. Nous comprenons certainement qu'une telle importance soit accordée aux questions de sécurité dans la politique nationale de transport.

Le sénateur Spivak: Vous ne pouvez prendre cette question à la légère. Elle doit forcément être liée à vos activités d'une manière particulière, n'est-ce pas?

M. Elliot: Oui.

Le sénateur Spivak: Je vous crois sur parole.

M. Elliot: Oui, mais encore une fois je tiens à signaler qu'il n'y a rien dans le contenu de ces deux projets de loi qui concerne directement la question de la sécurité.

M. Brown: Nous ne transportons que deux produits qui fassent partie de la catégorie des marchandises dangereuses. Ces deux produits représentent environ 2 millions de tonnes sur les 18 millions qui transitent par notre intermédiaire. La plupart des mesures législatives concernant le transport des marchandises dangereuses sont déjà en place et nous y adhérons. Depuis des années, nous transportons efficacement nos produits par chemin de fer et par camion entre l'usine et la ferme ou le destinataire final et ce, avec une très bonne performance au chapitre de la sécurité.

Il y a eu d'autres mesures législatives qui ont été mises en place et nous les appuyons. Nous avons des programmes visant à assurer la mise en œuvre de méthodes sécuritaires pour le déplacement et la manutention des marchandises de l'usine au magasin du distributeur final. La plupart de nos produits aboutissent à la ferme, et je parle ici non seulement de nos

[Text]

Senator Spivak: I guess I am specifically interested in what those improvements are. Is a new national code of safety, for example in trucking, is that going to . . . what improvements are there and how do they relate to your industry, if any? Or are there things that are already in place and you are just supporting generally the improvement?

Mr. Brown: Most of the things that affect our industry are already in place, and that is the placarding of cars in, say, shipping a product like anhydrous ammonia and ammonium nitrate, and the training of personnel both at the basic plants and in the field, and how you handle these products safely.

We have had these programs within the industry for a long time because you really have to be involved in safety to move it in the quantities we do. Actually, we have had a very good record over the years in being able to move large volumes of, say, anhydrous ammonia from the basic plants to the farm, but we support all the new initiatives and new legislation in this area, which were largely encompassed in the new Dangerous Goods Act.

Senator Spivak: Thank you.

The Chairman: Are there any further questions? Senator Muir.

Senator Muir: Thank you, Mr. Chairman. I am surprised to hear the witness saying they restrict this to Bills C-18 and C-19 and are not talking about safety—that in so many words, we do not want to talk about safety. I think it is so important, as Senator Spivak says, especially with regard to the goods that are transported, according to the comments of the last gentleman.

Mr. Chairman, I have always found that in committee hearings, whether in the House of Commons or here, one is never restricted to exactly what is in the bill. Questions range far and wide, and sometimes you will find that members or Senators, who are also Members of Parliament, ask many questions pertaining to many different phases, many facets of either the industry or the legislation.

I understand that many members of the CFI support the emphasis on safety—very much so—and I would like the first gentleman, Mr. Elliot, to elaborate a little more on the safety angle because of different crashes and derailments and all of that sort of thing. Safety, to my mind, is so very, very important. Would you like to comment on that further?

Mr. Elliot: I wish I had never said it.

Some Senators: Oh, oh!

Senator Muir: Fair enough.

[Traduction]

livraisons vers les marchés domestiques mais aussi vers les marchés américains étrangers.

Le sénateur Spivak: Je serais particulièrement intéressé de savoir en quoi consistent ces améliorations. Est-ce qu'un nouveau code de sécurité national, par exemple dans le domaine du camionnage, est-ce que cela pourrait . . . quelles améliorations y a-t-il et en quoi peuvent-elles influencer sur votre industrie, le cas échéant? Ou est-ce qu'il y a des mesures déjà en place et vous ne faites qu'appuyer d'une manière générale, les améliorations proposées?

M. Brown: La plupart des mesures concernant notre industrie sont déjà en place, c'est-à-dire l'installation de plaques de danger sur les wagons transportant des produits dangereux comme l'ammoniac anhydre et le nitrate d'ammonium, et la formation du personnel de manutention en matière de sécurité tant au point d'origine que sur le terrain.

Dans notre industrie, ces programmes existent depuis longtemps car il faut être très sensible aux questions de sécurité pour être en mesure de déplacer de si grandes quantités de marchandises dangereuses. En vérité, nous avons une très bonne performance en matière de sécurité dans le transport de quantités importantes de produits tels que l'ammoniac anhydre, de l'usine de production à la ferme. Mais il n'empêche que nous appuyons toute nouvelle initiative ou mesure législative dans ce domaine, lequel est largement circonscrit dans la nouvelle Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Spivak: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Sénateur Muir.

Le sénateur Muir: Merci, M. le président. Je suis étonné d'entendre le témoin dire que cela est restreint aux projets de loi C-18 et C-19 et qu'il ne s'agit pas de sécurité. J'estime qu'il s'agit là d'une question des plus importantes, comme l'affirme le sénateur Spivak, en particulier en ce qui a trait aux marchandises transportées, comme nous l'a démontré le dernier témoin.

Monsieur le président, j'ai toujours constaté que dans de telles audiences, que ce soit à la Chambre des communes ou devant un comité comme celui-ci, on n'est jamais restreint au seul contenu du document à l'étude. Les propos débordent souvent largement le contenu du projet de loi en question et à l'occasion, les membres du comité ou les sénateurs, qui font aussi partie du Parlement, posent des questions concernant diverses phases, divers aspects de l'industrie ou de la législation.

Je comprends que plusieurs membres de l'ICE partagent les préoccupations du Comité au sujet de cette question de sécurité—ce sans équivoque—et j'aimerais que le premier intervenant, M. Elliot, poursuive sa pensée sur cette question, je pense ici aux divers accidents et déraillements, etc. Pour moi, la sécurité revêt une importance capitale. Pourriez-vous nous faire part de votre opinion à cet égard?

M. Elliot: J'aimerais n'en avoir jamais parlé.

Des voix: Oh, oh!

Le sénateur Muir: Qu'à cela ne tienne!

[Text]

Mr. Elliot: I do not have any problem with what you are saying. I guess my problem is that there is nothing before us that is a purely safety-related measure, and I just wanted to get that point across.

Certainly we are killing on the highways in Canada about 5,000 people a year, and I guess as a private citizen that bothers me. I mean, this is a couple of 747s a month plopping out of the skies.

Again, on a personal basis, I have some doubts about whether the National Safety Code is going to do a lot to reduce that death level; you are talking about drinking drivers and seat belts and all this sort of thing. So certainly, safety is an important element in what we do.

Senator Muir: An important element?

Mr. Elliot: Yes.

Senator Muir: Nevertheless, when you quote the figures that there are 5,000 killed on the highway and so on, it is like saying there were six killed last week, but it could have been 20 or 30, and we are so good; we are doing so well.

I do not think it should ever be removed from the minds of those who are shipping goods that could cause great problems and dislocation of people from their homes and the removal of people from their homes and possibly death. I think safety is extremely important.

The Chairman: Senator Macdonald, Cape Breton.

Senator Macdonald: I have just one question. You give job loss between 1985 and 1986 as 1,125. Would you mind commenting on why these jobs were lost?

Mr. Brown: The fertilizer industry is truly a commodity industry worldwide and we are going through very difficult times. We do a consolidated income statement of our overall business. We certainly had very heavy losses in this business this past year. These are related . . . about 80% to 90% of the products we produce go into the agriculture market. I do not believe I have to elaborate on the difficult times we are going through in agriculture.

On balance our whole industry is operating at a loss at this time. It is a cyclical industry, just like pulp and paper and the metals industries. Obviously the world population is growing, and fertilizer consumption is continuing to grow. We expect that this industry is going to come back, as the agricultural industry will come back.

During this period, we have had an attrition and a close-down or idling of a number of the plants that are involved in our industry. Of course, this resulted in the loss of permanent jobs, which was obviously very painful for the communities in which these plants are located. A lot of our plants are out in smaller centres and they are very important primary employers. Also they generate a lot of secondary jobs, which are related to the industry.

[Traduction]

M. Elliot: Je comprends très bien votre point de vue. Ce qui me gêne, c'est qu'il n'y ait rien dans ce projet de loi qui soit purement une question de sécurité, c'est tout ce que je voulais dire.

Il est vrai que les routes du Canada font environ 5000 victimes par année, et en tant que citoyen, cela me choque. Après tout, c'est comme s'il y avait deux écrasements de Boeing 747 par mois.

Encore une fois, personnellement je ne doute pas que le Code national de sécurité jouera un rôle important dans la réduction du nombre des victimes de la route; on parle ici de conduite en état d'ébriété, du port de la ceinture de sécurité, etc. Il ne fait donc aucun doute que la sécurité tient une place importante ce que nous faisons.

Le sénateur Muir: Une place importante?

M. Elliot: Oui.

Le sénateur Muir: Quoiqu'il en soit, lorsque vous citez des statistiques démontrant qu'il y a 5000 victimes de la route à chaque année, c'est un peu comme si vous disiez qu'il y a eu six victimes la semaine dernière, mais que c'aurait pu être 20 ou 30, grand bien nous fasse . . .

Je pense qu'il ne faudrait jamais permettre à ceux qui expédient des matières dangereuses d'oublier qu'ils pourraient être la cause de grandes tragédies, et qu'ils pourraient priver des familles de leur foyer, les dépouiller de leurs biens, voire même entraîner la mort. Je crois en effet que la sécurité est un facteur extrêmement important.

Le président: Sénateur Macdonald, Cap-Breton.

Le sénateur Macdonald: Seulement une question. Vous avez mentionné 1 125 pertes d'emploi entre 1985 et 1986; pourriez-vous en donner les raisons?

M. Brown: L'industrie des fertilisants, est, à l'échelle mondiale, une industrie de biens et services, et nous traversons actuellement une période difficile. Nous présentons un bilan consolidé des revenus générés dans notre industrie en gros. Les pertes financières encourues l'an dernier ont sûrement été importantes. Il existe une certaine relation . . . de 80 à 90 p. 100 de nos produits sont destinés à l'agriculture. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'élaborer d'avantage sur la conjec-ture difficile qui frappe l'agriculture.

En gros, l'ensemble de notre industrie fonctionne à perte. C'est une industrie cyclique, tout comme l'industrie métallurgique et celle des pâtes et papiers. De toute évidence, la population mondiale continue de croître, et la consommation de fertilisants en fait autant. Nous croyons que l'industrie des fertilisants reviendra à une situation meilleure, comme ce sera également le cas pour l'agriculture.

Durant cette période, nous avons été témoins de l'érosion et de la diminution du nombre d'usines, sans oublier celles qui fonctionnent au ralenti. Cela a bien sûr entraîné des pertes d'emplois permanents, lourdes de conséquences pour les collectivités où ces usines sont installées. Bon nombre de nos usines sont situées dans des centres de faible importance, où elles constituent le principal employeur. Ces entreprises contribuent aussi à la création d'emplois secondaires, qui leur sont reliés.

[Text]

Senator Macdonald: Generally speaking, the loss of the jobs is related to the difficulties in the agricultural industry.

Mr. Brown: The supply-demand curves in fertilizers are not completely related to the agricultural industry, but there is certainly a strong correlation between this. Of course, we are going through very difficult times in the agricultural industry in North America.

For example, in potash, we supply about 85% of the consumption of this product in North America. Their market has declined in the last two years, because they have cut back acreage.

In Canada, we have not cut back acreage to the same extent, but the use of fertilizer, particularly in the grain areas of western Canada, has declined rather sharply this year.

This is an unusual trend, because we had practically a straight, unmitigated growth in this area certainly for the last 20 years. It has been just straight up, because of the increasing requirement of agricultural products and our growth in exports in agricultural products as well.

Senator Macdonald: This is all.

The Chairman: Are there no further questions? Thank you very much, sir, and your colleagues.

The next group is REPAP Enterprises, which is a wholly owned subsidiary of Miramichi Pulp and Paper Inc. We have Mr. John Edgar, Vice-President, Transport, and Mr. Maurice Dionne, Public Relations.

Mr. Dionne.

Mr. Maurice Dionne, Public Relations, REPAP Enterprises Inc.: Thank you very much, Mr. Chairman and hon. Senators. My colleague is John Edgar, Vice-President, Transportation, REPAP Enterprises Inc., our parent company.

Miramichi Pulp and Paper Inc. is a wholly owned subsidiary of REPAP Enterprises Inc. in Montreal. REPAP annually produces 1.25 million metric tonnes of pulp and paper products and over 160 million board feet of lumber. This production consists of 412,000 metric tonnes of craft pulp and 140 million board feet of lumber at Skeena Cellulose Inc., Skeena and Terrace, British Columbia; 307,000 metric tonnes of lightweight coated paper at Midtec Paper Corp. in Kimberly, Wisconsin; 135,000 metric tonnes of groundwood pulp and 20 million board feet of lumber at Nelson Miramichi, New Brunswick; and 200,000 metric tonnes of craft pulp and a similar tonnage of lightweight coated paper at Newcastle, New Brunswick.

Our work force is over 3,250 full-time employees throughout the organization, of which over 1,000 are located in Miramichi, with a similar number of seasonal woodland workers. Over 90% of our Canadian production is for export.

[Traduction]

Le sénateur Macdonald: En général, il existe un rapport entre la disparition d'emplois et les difficultés avec lesquelles l'agriculture est aux prises.

M. Brown: La situation de l'offre et de la demande dans l'industrie des fertilisants n'est pas entièrement reliée à l'agriculture, mais il existe sûrement un rapport important entre ces deux secteurs. Évidemment, l'agriculture en Amérique du Nord vit une situation très difficile.

Par exemple, pour ce qui est de la potasse, nous satisfaisons à environ 85 p. 100 de la demande, sur le continent. C'est un marché qui a décliné au cours des deux dernières années, en raison de la diminution de la superficie cultivée.

Au Canada, cette diminution n'a pas été aussi importante, mais l'emploi de fertilisants, plus particulièrement pour la culture du grain, dans l'Ouest, a chuté plutôt brusquement cette année.

C'est-là une tendance inhabituelle si l'on tient compte de la croissance pratiquement régulière, sans à-coup, qui s'est produite dans ce secteur au cours des vingt dernières années. La courbe de croissance était à la hausse, en raison des besoins toujours plus grands de l'agriculture et aussi de l'accroissement des exportations de nos produits agricoles.

Le sénateur Macdonald: Voilà, c'est tout!

Le président: Plus de questions? Je vous remercie, Monsieur, ainsi que vos collègues.

Le groupe suivant est les Entreprises REPAP, une filiale à part entière de la Miramichi Pulp and Paper Inc. Voici M. John Edgar, vice-président de la division du Transport, et M. Maurice Dionne, des Relations publiques.

M. Dionne.

M. Maurice Dionne, Relations publiques, Entreprises REPAP Inc.: Merci M. le président et messieurs les sénateurs. Mon collègue est John Edgar, vice-président des Transports chez les Entreprises REPAP Inc., notre société mère.

Miramichi Pulp and Paper Inc est une filiale à part entière des Entreprises REPAP Inc., à Montréal. REPAP produit annuellement 1,25 million de tonnes métriques de produits papetiers, et plus de 160 pieds-planches de bois de construction. Cette production s'établit comme suit: 412 000 tonnes métriques de pâte Kraft et 140 millions de pieds-planches aux installations de la Skeena Cellulose Inc., à Skeena et Terrace, en Colombie-Britannique; 307 000 tonnes métriques de papaiier légèrement enduit, aux installations de Midtec Paper Corp. à Kimberley, dans le Wisconsin; 135 000 tonnes métriques de pâte mécanique et 20 millions de pieds-planches de bois de construction, à Nelson Miramichi, au Nouveau-Brunswick; et 200 000 tonnes métriques de pâte Kraft, et une quantité semblable de papier légèrement enduit, à Newcastle, au Nouveau-Brunswick.

Notre effectif est composé de plus de 3,250 personnes à temps-plein, dans toute l'organisation, dont plus de 1000 personnes à Miramichi, et un nombre comparable de travailleurs forestiers saisonniers. Plus de 90 p. 100 de notre production canadienne est exportée à l'étranger.

[Text]

With that general description of our company, Mr. Chairman, I would like to turn the delivery over to Mr. Edgar, please.

The Chairman: Mr. Edgar, go ahead.

Mr. John Edgar, Vice-President, Transport, REPAP Enterprises Inc.: Hon. Senators, the paper-mill at Newcastle, New Brunswick, is the flagship of the REPAP fleet of mills. This came on stream in August 1986 at a cost of \$250 million. Its high value-added product, 90% of which is sold to the United States, is consumed in the North American market.

Competition is vigorous and ubiquitous and it comes from domestic U.S. and Scandinavian producers. We do not set the selling price; that is done by the international marketplace.

As to transportation, it is a major cost element for our operation and it often dictates whether we can compete in a given market.

Conversely, on the inbound raw material, transportation can largely determine whether areas of supply can be tapped or if sources will be limited.

In common with other pulp and paper companies, rail service is essential to the Miramichi. Without rail service the operation would not be sustained. Miramichi Pulp and Paper is captive to the Canadian National for this rail service.

The two national railways are currently permitted to exchange cost information and set prices in unison. A shipper captive to either of them has no option but to pay the rate thus extracted.

The power of the national railways over captive shippers was summed up by our lawyer in the Midtec case—a case we had before the ICC on deregulation in the United States for a U.S. company. That lawyer summed it up as follows:

Rail carriers view captive transport users as mere property, as having no rights to complain about railroad pricing, actions that often result in losing ground in balance sheets, individual markets or both.

We at the Miramichi can subscribe to the veracity of that statement. This attitude of the railways applies not only to freight rates but also to refurbishment of the essential rail facilities for our new paper-mill at Newcastle, New Brunswick.

During construction, Canadian National demanded that these costs of approximately \$1 million be borne by our mill, whereas, at a competing mill served by both carriers, Canadian National provided these facilities at their expense at no expense whatsoever to the shipper.

While we are seeking redress before the CTC, I believe this situation is indicative of the cavalier attitude of the railways towards captive shippers who must rely on a single carrier for

[Traduction]

Monsieur le président, après cet exposé général de nos activités, je remets la parole à M. Edgar.

Le président: Je vous écoute M. Edgar.

M. John Edgar (vice-président, Transports, Entreprises REPAP Inc.): Honorables sénateurs, la papeterie de Newcastle, au Nouveau-Brunswick, est le fleuron des usines REPAP. Elle a été réalisée en août 1986, au coût de 250 millions de dollars. Ses produits, ont une haute valeur ajoutée, et ils sont consommés sur le marché nord-américain, à 90 p. 100 aux États-Unis.

La concurrence dans ce domaine est forte tant du point de vue de la vigueur du marché que du nombre d'entreprises présentes. Elle provient à la fois des producteurs canadiens, américains et scandinaves. Ce ne sont pas les producteurs qui établissent les prix, mais plutôt les règles du marché international.

Pour ce qui est du transport, il constitue un facteur important de nos coûts, et c'est souvent l'élément déterminant de notre présence, ou non, sur un marché donné.

De la même manière, le coût du transport des matières brutes influe de manière appréciable sur le choix des sources d'approvisionnement, leur disponibilité et la possibilité de les exploiter.

Pour nous comme pour toutes les autres papetières, le transport par train est essentiel. Sans service ferroviaire, impossible de maintenir l'exploitation. À ce titre, la Miramichi Pulp and Paper est captive du Canadien National.

À l'heure actuelle les deux compagnies de chemin de fer canadiennes ont la liberté d'échanger de l'information sur leurs coûts, et de fixer les tarifs conjointement. L'expéditeur qui est captif de l'un ou l'autre de ces transporteurs n'a aucun choix, lui, face au tarif pratiqué.

L'emprise exercée par ces deux transporteurs a déjà été résumée par notre avocat, dans l'affaire Midtec, qui avait été portée devant la ICC (Interstate Commerce Commission), pour une compagnie américaine, lors de la déréglementation du transport aux États-Unis. L'avocat avait résumé la situation comme suit:

Les transporteurs ferroviaires considèrent leurs clients captifs comme leur propriété, donc n'ayant aucun droit de se plaindre des tarifs, situation qui entraîne souvent des pertes financières, et au niveau du marché, ou les deux à la fois.

Nous sommes bien placés pour confirmer cet état des choses. Cette attitude des chemins de fer ne s'applique pas seulement aux tarifs, mais aussi à la question de l'amélioration des installations ferroviaires essentielles pour notre nouvelle usine, à Newcastle, au Nouveau-Brunswick.

Lors de la construction de l'usine, le CN nous a demandé d'assumer ces coûts, de l'ordre de 1 million de dollars, alors que dans le cas d'un de nos concurrents, desservi à la fois par le CN et le CP, le Canadien National a fourni les installations à ses propres coûts, sans aucun frais pour l'expéditeur.

Nous sommes à demander réparation devant la CCT, et je crois que cette situation illustre bien l'attitude cavalière des compagnies de chemin de fer envers les expéditeurs qui leurs

[Text]

rail service. In our view the deregulatory legislation before you would pre-empt such exploitive opportunism.

Prior to the construction of the mill in the Miramichi, the Miramichi economy was precarious and employment extremely sporadic. The groundwood mill at Chatham, New Brunswick, was subject to the vagaries of the international marketplace and was chronically operating in a debt position with constant and repetitive lay-offs. Its life expectancy was very limited and the craft mill at neighbouring Newcastle was only a little better.

With the coming of the paper-mill, the consumption of a large portion of the pulp was safely assured while other sizeable tonnages were likewise consumed at Midtec in Kimberly, Wisconsin, another sister company. In other words, the pulp mills became part of an integrated operation rather than market mills or arm's-length sales mills.

The end result is a high-value-added product which contributes to the nation's foreign earnings. Pulp mill and woodland employment is stabilized. Secure and highly skilled jobs in paper-making are added in this area of New Brunswick. In freight expense, however, Miramichi is the farthest distant light-weight quoted paper-mill from its natural markets in the U.S. An effective, efficient, economic and competitive system of transportation is vital to our future.

As you are aware, transportation was deregulated within the United States. This gave clear advantage to the U.S. domestic producers and overseas competitors using U.S. ports. Miramichi has a disadvantage of its transportation costs being transparent to the competition while their rates are confidential between carrier and shipper. This unconscionable situation must be remedied if we are to be given any chance in this market place. We believe Bill C-18 is the remedy.

I am past chairman and committee member of the transportation section of the Canadian Pulp and Paper Association. The Commons committee received a submission from that association in March 1987. The association's document is the culmination of detailed and thorough study by its transportation specialists over an extended period. Miramichi Pulp and Paper fully endorses the CPPA's recommendations.

If Miramichi fails to be competitive, and thus to move its inbound and outbound traffic, CNR, to whom we are captive, will likewise fail. No freight means no revenue. We would respectfully suggest that the solution lies in the bill before you.

[Traduction]

sont captifs, c'est-à-dire qui ne doivent compter que sur un seul transporteur pour leurs besoins en transport par train. À notre avis, le projet de déréglementation que vous avez devant vous aurait pour effet d'empêcher un tel opportunisme.

Avant la construction de l'usine, à Miramichi, l'économie locale était dans une situation précaire et les emplois sporadiques. L'usine de pâte mécanique, à Chatham, au Nouveau-Brunswick, devait subir les caprices du marché mondial; son exploitation était continuellement déficitaire et elle devait sans cesse procéder à des mises à pied. Cette usine avait une durée de vie très limitée. Quant à l'usine de pâte Kraft, à Newcastle, pas très loin de là, sa situation n'était que légèrement meilleure.

Avec l'arrivée de la papeterie, on était assuré de l'utilisation d'une grande partie de la production de pâte; également, des quantités comparables étaient consommées à l'usine Midtec, à Kimberley, au Wisconsin, une autre société sœur. Autrement dit, les usines de pâte devenaient partie intégrante d'un ensemble d'opérations, plutôt que de n'être que des débouchés, sans lien de dépendance.

En bout de ligne, on obtient un produit à haute valeur ajoutée, qui contribue à l'amélioration de la balance commerciale du Canada. Le nombre d'emplois dans l'industrie papetière et le secteur forestier s'est stabilisé. L'industrie papetière a créé des emplois sûrs et hautement spécialisés dans cette région du Nouveau-Brunswick, dans le domaine de la fabrication du papier. Or, sur le plan des coûts de transport, Miramichi est l'usine légère qui est la plus éloignée de ses marchés naturels, aux États-Unis. L'avenir de l'entreprise dépend de l'existence d'un système de transport efficace, rentable, économique et concurrentiel.

Vous n'ignorez pas que l'industrie du transport a été déréglementée aux États-Unis. Cette réforme a procuré un net avantage net aux producteurs américains et aux concurrents outre-Atlantique qui utilisent les ports des États-Unis. Miramichi se trouve désavantagée du fait que les données sur ses coûts de transport sont accessibles à ses concurrents, alors que leurs coûts, à eux, et les tarifs demandés par les transporteurs qui les servent, sont confidentiels. Cette situation invraisemblable doit être corrigée si nous voulons avoir notre chance dans le marché, et nous estimons que le Projet de loi C-18 est la solution.

Je suis ex-président et membre de comité de la section Transports de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers. En mars 1987, l'Association a présenté un rapport au Comité de la Chambre des communes. Ce document est le résultat d'une étude approfondie et détaillée menée par ses spécialistes des transports, sur une période assez longue. La Miramichi Pulp and Paper appuie entièrement les recommandations de l'ACPPP.

Si la Miramichi n'est pas concurrentielle, et ne peut plus assumer les coûts du transport de ses matières premières et de ses produits finis, ce sera vraisemblablement un échec aussi pour le CN, dont nous sommes captifs. Pas de marchandises, pas de revenus. Respectueusement, nous croyons que la solution à ce problème se trouve dans le Projet de loi qui est devant vous.

[Text]

The Chairman: Thank you, sir. Senator Stewart.

Senator Stewart: How much of your product is moved by water?

Mr. Edgar: I will talk about the Miramichi operation because it is the one we are addressing. We had Hobson's choice. We had to design a specialized vessel because our natural market is the United States, of which a large part of the consumption is in the sun-belt area. We also bring in a product known as "clay in slurry form". It moves from the Georgia clay fields up to the Miramichi in large tonnages. We were faced with a captivity of a rate from Canadian National. They proposed a rate of \$95 U.S. per tonne into New Brunswick.

In neighbouring Maine, the rate was \$49 per tonne. We found this to be a hopeless situation. We devised a specialized ship that would carry the clay inbound and the pulp and paper outbound.

At this stage we have a freight bill of \$48 million. The ocean carriage is \$3.8 million. We hope to increase the water share of our outbound and inbound product, unless, of course, we can get relief. We cannot get relief under the present regulatory system because of the transparency of freight rates.

We will be able to make en masse deals, hopefully, with the Canadian National. Whatever we do, Senator, we must "knock off"—that is bad terminology—we must vigorously compete with the offshore Scandinavians and the domestic southern U.S. mills and the mills in Wisconsin.

We had to come up with a creative and economic system of transportation. We do ship some tonnages overseas. These tonnages are exclusively of pulp, the raw product. We export the raw product, which creates jobs overseas. We hope as we get the mill up to steam or up to full speed, we will consume these products.

We are in the process of cutting back the shipments to Europe and to Japan, but there are shipments at this stage moving overseas to these markets. We hope to integrate the supply to ourselves.

Senator Stewart: We have been told again and again—and you have repeated it here this morning—that you are selling into a highly competitive market and that you are looking for reductions in your shipping costs so as to be able to survive in the market.

It is possible that some of the shippers who make this argument are uncompetitive for reasons other than their shipping costs. What is the situation with regard to the Miramichi operation? Are your wood costs comparable to those of your U.S. competitors? Are your labour costs higher or lower than the costs of your U.S. competitors? Is it only your transportation costs that are higher than your competitors' costs?

[Traduction]

Le président: Je vous remercie. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Quelle quantité de votre production est transportée par eau?

M. Edgar: Je m'en tiendrai aux opérations de la Miramichi, car c'est de cette usine-là dont il est ici question. Nous n'avons pas d'alternative; il nous a fallu faire construire un navire spécialisé, car notre marché naturel se trouve aux États-Unis, et une grande partie de la consommation, là-bas, se fait dans le «sun-belt». Au retour, nous transportons de grandes quantités d'argile sous forme de boue, des gisements de la Georgie jusqu'à la Miramichi. Nous aurions été captifs du tarif demandé par le CN, qui était de 95 \$ U.S. par tonne, pour transporter l'argile jusqu'au Nouveau-Brunswick.

Près de chez-nous, dans l'État du Maine, le taux était de 49 \$ la tonne. Nous avons trouvé cette situation intenable. Nous avons donc conçu un navire spécial qui nous permet d'importer l'argile et d'exporter la pâte et le papier.

Nous avons présentement une facture de fret de l'ordre de 48 \$ millions. Par contre, le transport maritime est de \$3.8 millions. Nous espérons augmenter nos opérations maritimes, à moins, bien entendu, que nous puissions obtenir un allègement. Il nous est impossible d'obtenir un allègement, aux termes du présent système de réglementation, en raison de la transparence de nos taux de fret.

Nous comptons pouvoir conclure des ententes globales, avec le Canadien national. Quelque soit le cas, monsieur le sénateur, il nous faut «écraser»—c'est le terme courant—il nous faut donc livrer une très vive concurrence aux fabriques scandinaves outre-mer, aux fabriques américaines du sud aux États-Unis et dans le Wisconsin.

Il nous a fallu trouver un système économique et innovateur de transport. Nous faisons également des expéditions outre-mer, c'est-à-dire seulement de la pâte à papier, soit la matière première. Ces matières brutes créent des emplois outre-mer. Nous espérons qu'au fur et à mesure que l'usine fonctionnera à plein rendement nous pourrions utiliser nous-mêmes ces produits.

Nous sommes présentement en voie de réduire nos expéditions en Europe et au Japon. Cependant il y en a qui sont déjà en route vers ces marchés. Nous voulons garder nos produits.

Le sénateur Stewart: On nous a déjà dit et répété maintes et maintes fois—et vous l'avez fait vous-même ce matin—que vous devez faire face à un marché hautement concurrentiel et que vous cherchez à réduire vos frais d'expédition afin d'être en mesure de survivre.

Se peut-il que certains de ces expéditeurs qui invoquent cet argument ne sont pas concurrentiels pour des raisons autres que leurs coûts d'expédition. En est-il de même dans le cas de Miramichi? Le prix que vous payez pour le bois se compare-t-il à celui que paient vos concurrents américains. Le coût de votre main-d'œuvre est-il plus ou moins élevé que celui de vos concurrents américains? Est-ce seulement les coûts de transport qui sont plus élevés que les leurs?

[Text]

Mr. Edgar: Senator, I would say we have to face things on a broad front. You might be weak in armour and strong in infantry, but we will combine these however we have to do it.

Certainly transportation is a very major and controllable element, whereas others are sometimes not so controllable. Transportation is, for example, 21% of our total cost. If we can control 21% of our total costs, we would be in good shape. I would suggest Canada Post would be in good shape if it could control 21% of its costs.

We can control these costs and at the same time we can increase the revenues of the railroads. This at first seems a paradox, but I do not think it is, sir. Rail capacity is produced and sold concurrently. It depends on the traffic mix on these trains, on the back hauls, and so forth and so on; this is how the railways can make their money.

Our experience has been in the U.S. that the deregulation has been very beneficial to the shipper and the carrier alike. I believe this would be an area where . . . we do face problems in other areas, but transportation is a controllable cost for these reasons.

Senator Stewart: But you slide away from my question by saying that transportation is a controllable element, whereas presumably the others are not. Perhaps notwithstanding that they are uncontrollable, you are under really a great natural disadvantage and ought not to be operating at all. Perhaps your wood costs are too high. Perhaps your labour costs are too high.

Now, on the other hand, CN may say, Miramichi would love to have the rates down. However, the truth of the matter is our company is not making its way and we have uncontrollable costs, too.

Mr. Edgar: Mr. Senator, with great deference we could have taken all kinds of advice why that mill should have never been built. First thing was you did not have a trained staff, a trained bunch of experts in paper-making. Therefore, how can you take these Maritimers and make them into papermakers? We could have backed off and said that we would not develop in the Maritimes, this most depressed area of the Maritimes, but we did not take that advice. We saw opportunities there for the community and for ourselves, for the industry. We believe these opportunities can and should be shared and will be shared under deregulation of the railroads. I do not know if you have any comments, Mr. Dionne.

[Traduction]

M. Edgar: Sénateur, je dirais qu'il faut livrer le combat sur tous les fronts. Nous avons peut-être plus de fantassins que de blindés mais nous les combinerons s'il le faut, pour gagner la bataille

Il est vrai que le transport est un des éléments très important et sur lequel il est possible d'exercer un certain contrôle, alors que d'autres s'y prêtent moins bien. Par exemple les frais de transport représentent 21 p. cent de nos coûts de revient. Si nous pouvions maîtriser l'évolution de cette tranche de nos opérations nous serions en meilleure posture financière. Et j'imagine que la Société canadienne des postes serait également en meilleure situation financière si elle pouvait maîtriser 21 p. cent de ses coûts.

Nous pouvons maîtriser ces coûts et en même temps augmenter les revenus des chemins de fer. Même si à prime à bord, cela peut sembler paradoxal, je crois la chose possible. Les chemins de fer ne mettent en service des matériels qu'en fonction de la demande, c'est donc à dire que la composition des trains dépend du trafic à écouler, des marchandises à transporter sur les trajets de retour, et ainsi de suite. C'est de cette façon que les chemins de fer réussissent à faire de l'argent.

Nous avons vu comment aux États-Unis la dérèglementation a été avantageuse tant pour l'exportateur que pour le transporteur. Je crois que c'est là un domaine . . . nous avons à faire face à des problèmes dans d'autres domaines, mais celui du transport est un où il est possible d'exercer un certain contrôle pour les raisons dont nous venons de parler.

Le sénateur Stewart: Mais vous vous éloignez de ma question en disant que le transport est un des éléments sur lequel vous pouvez exercer un contrôle alors que les autres ne s'y prêteraient pas. Même si l'on ne tient pas compte des autres éléments qui sont difficiles à contrôler, vous êtes déjà très désavantagé et ne devriez probablement pas exister. Peut-être payez-vous trop cher pour votre bois. Peut-être que le coût de votre main-d'œuvre est trop élevé.

D'un autre côté, le CN peut dire, que Miramichi aimerait voir les taux baisser. Cependant, le fait est que notre compagnie ne fait pas d'argent et que nous devons également faire face à des coûts incontrôlables.

M. Edgar: Monsieur le sénateur, avec tout le respect que je vous dois, laissez-moi vous dire que nous aurions pu écouter les conseils de tous ceux qui nous décourageaient de construire cette usine. D'abord, nous n'avions pas le personnel formé, nous n'avions pas d'experts dans le domaine de la fabrication du papier. Comment vouliez-vous transformer des gens des Maritimes en artisans du papier? Nous aurions pu alors nous retirer du marché et dire que nous ne voulions pas nous installer dans les Maritimes, dans cette région là plus défavorisée des Maritimes, mais nous n'avons pas suivi ces conseils. Nous avions vu qu'il y avait là des possibilités pour la collectivité, pour nous-mêmes et pour l'industrie. Nous croyons que ces possibilités peuvent être exploitées et devraient être partagées et elles le seraient si les chemins de fer étaient dérèglementés. Je ne sais pas monsieur Dionne si vous voulez faire des commentaires à ce moment.

[Text]

Mr. Dionne: I might add, Mr. Chairman, that the Miramichi pulp and paper-mill is perhaps the most modern mill in Canada. It was built in an economically depressed area because there was a wood supply, because there was high unemployment, and the Government of Canada of the day invested large sums of money into that mill. As far as wood costs and labour costs are concerned, our costs would not be significantly different at Miramichi from any other pulp and paper complex in Canada. I suggest that if we were to follow the suggestion you made, Senator, that maybe it ought not to have been built there in the first place, then by the same logic, perhaps no pulp and paper-mill should have been built in Canada.

You see, we follow the industry trend in wages. There are differing prices for pulp and paper, depending on each provincial jurisdiction, but our basic wood costs would be relatively equal to other pulp and paper complexes in Canada.

Senator Stewart: I certainly was not making that suggestion. I was merely mentioning it as a possibility. It is wonderful to know that we really have, in Canada, in addition to the International Development and Research Centre and our various other overseas charitable organizations, a company such as Miramichi which went in there because of opportunities for the community. I was really asking you what were the opportunities for yourselves. Were those opportunities great enough to warrant the investment, aside from the desirability of getting a cut in your transportation costs?

Mr. Edgar: Mr. Senator, transportation is one element in the decision where to locate a paper-mill complex. The large consideration is the availability of woodlands within a reasonable area; riverflow is another one, as are the availability of modes of transportation, the availability of the labour force and so on. The pulp and paper, by nature, is usually in the hinterland of the country and that is why you might hear more from the pulp and paper industry than you want or than you hear from other people. As to the railroads and how they work with the pulp and paper industry—and I know that the U.S. ways are not our ways, and vice versa—my experience is the U.S. railroads found this a very attractive situation and of of mutual benefit to shipper and carrier alike. A senior official of the Canadian Pacific has dwelt at great length on the virtues of deregulation, what all-out competition can do for carriers and shippers and the grave disadvantages to a shipper if he is captive to that.

Mr. Chairman, without testing your patience, if I could read a one-page document to that effect . . . This is a senior official of Canadian Pacific operating in the United States—

Senator Stewart: Do you have the name?

Mr. Edgar: It is Mr. Ray Smith, then Vice-President of Traffic of the Soo Line Railroad. It says:

[Traduction]

M. Dionne: Je pourrais ajouter, monsieur le président, que la fabrique de pâte et de papier de Miramichi est peut-être l'usine la plus moderne. Elle a été construite dans une région économiquement défavorisée parce qu'il y avait beaucoup de bois, que le taux de chômage y était élevé, et que le gouvernement du Canada au pouvoir à l'époque, avait investi de larges sommes dans cette usine. Pour ce qui est des coûts du bois et de la main-d'œuvre, ils ne seraient pas tellement différents à l'usine de Miramichi que dans les autres fabriques de papier au Canada. Si je suis votre raisonnement monsieur le sénateur, c'est-à-dire que nous n'aurions jamais dû construire une usine dans cette région, dans le même ordre d'idée, peut-être qu'aucune autre fabrique de papier n'aurait dû être construite au Canada.

Vous voyez, nous alignons nos salaires sur ceux qui prévalent dans l'industrie au Canada. Les prix de la pâte et du papier diffèrent selon les lois de chaque province, mais les coûts du bois sont relativement les mêmes d'une province à l'autre.

Le sénateur Stewart: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'en n'ai parlé qu'à titre de possibilité. Il est merveilleux d'apprendre qu'au Canada, en plus du Centre de recherche pour le développement international et de nos diverses organisations de charité outre-mer, qu'une compagnie telle Miramichi s'est installée là pour le bien-être de la collectivité. Je vous demandais simplement qu'elles étaient les possibilités que vous y aviez vues pour vous mêmes. Sont-elles assez importantes pour justifier l'investissement, mis à part l'avantage d'obtenir une réduction des coûts de transport.

M. Edgar: Monsieur le sénateur, les coûts de transport sont un des éléments qui entrent en ligne de compte dans le choix d'un endroit pour construire une fabrique de papier. Le premier élément à considérer est la proximité des forêts, et ensuite la proximité des cours d'eau, tout comme l'existence de moyens de transport, la disponibilité de main-d'œuvre et ainsi de suite. De par leur nature, la plupart des usines de papier sont situées dans les terres, et c'est pourquoi vous entendez parler beaucoup plus de l'industrie des pâtes et papier que des autres industries. Pour ce qui est des chemins de fer et de leur rapport avec l'industrie des pâtes et du papier—et je sais très bien que nos façons de faire diffèrent de celles des États-Unis—je sais par ailleurs que les chemins de fer des États-Unis ont trouvé ce moyen de transport très avantageux pour l'expéditeur comme pour le transporteur. Un cadre supérieur du Canadien Pacifique a prononcé une longue allocution sur les bienfaits de la dérèglementation, les avantages d'une libre concurrence pour les transporteurs et sur les inconvénients du présent système pour les expéditeurs qui en sont captifs.

Monsieur le président, je ne veux pas mettre votre patience à l'épreuve, mais permettez-moi de vous lire un document d'une page sur le sujet. C'est un représentant des opérations du Canadien pacifique aux États-Unis qui parle—

Le sénateur Stewart: Connaissez-vous son nom?

M. Edgar: Oui. C'est monsieur Ray Smith, qui était alors Vice-président de la division du Trafic du chemin de fer Soo Line. Le document se lit comme suit:

[Text]

Throughout my career at the Soo Line, I have recognized the vital importance to the shipping public of vigorous effective rail competition with respect to both transportation prices and quality of service, including the availability of car supply. During periods of high economic activity, shippers having available to them the services of more than one rail carrier to meet their transportation requirements for inbound and outbound products have always had a distinct advantage over other producers in the same markets who are captive to one railway. However, in today's highly competitive and virtually deregulated transportation environment, the importance of effective rail competition to individual shippers has increased enormously.

Conversely, the disabilities of such shippers having no competition are much greater today than they were pre-deregulation. In the area of price competition, major shippers enjoying competitive rail service have the economic leverage to compel the rail carriers providing that service to enter into allowance contracts or other contractual arrangements which substantially reduce their costs of transportation. Also, when a rail carrier reduces a rate for one shipper located in a common terminal, that rate is immediately available to all other shippers located in the same terminal, if they are either physically switched by the carrier reducing the rate or can avail themselves of that carrier service through reciprocal switching.

An entirely different situation exists with respect to a captive shipper where he enjoys none of the benefits of effective rail competition. Since the deregulation of the U.S., thousands of rate contracts have been negotiated between members of the rail industry and the shipping public. While the preponderance of these contracts reduce transportation costs for the shipper involved, competing shippers are generally kept completely in the dark as to the level of transportation prices which are negotiated by the carriers and their shippers, or even the existence of the shippers who are beneficiaries of such contractually reduced transportation costs.

This is the case, of course, because the commission's regulations do not require disclosure of meaningful price information nor other sufficient information to advise shippers as to the impact which their competitors' rate contracts might have upon their ability to compete in the given markets. While I cannot disclose specific information as to the type of contracts which the Soo has entered into with Wisconsin and Michigan paper producers, the commission knows full well from confidential contracts on file.

I can readily affirm under oath that the apprehension Mr. Edgar expressed in early 1982 concerning rate allowance contracts and other inducements, contained in contracts entered into by members of the rail industry with Midtec competitors, was well founded. It was well founded then and even more well founded today.

[Traduction]

Au cours de ma carrière chez Soo Line, je me suis rendu compte jusqu'à quel point une concurrence rigoureuse dans le transport ferroviaire était vitale pour les expéditeurs tant au niveau des coûts qu'à celui de la qualité du service, sans oublier la disponibilité de wagons. Durant les périodes d'activités économiques intenses, les expéditeurs qui peuvent recourir au service de plusieurs transporteurs pour satisfaire à leurs besoins sont grandement avantagés par rapport aux autres producteurs du même domaine qui ne peuvent recourir qu'à un seul transporteur. Toutefois, de nos jours, alors que l'industrie du transport est très concurrentielle et pratiquement dérèglementée, l'importance d'une concurrence efficace revêt une importance encore plus grande pour les expéditeurs.

De même, les inconvénients pour les expéditeurs qui ne sont pas concurrentiels sont encore plus grands qu'ils ne l'étaient avant la dérèglementation. Au chapitre de la concurrence des prix, les grands expéditeurs qui ont accès à des services de transport ferroviaire concurrentiels disposent d'un levier pour contraindre les transporteurs ferroviaires à conclure des marchés de déduction ou des ententes semblables, ce qui contribue considérablement à réduire leurs frais de transport. Ainsi, lorsqu'un transporteur ferroviaire réduit ses tarifs pour un expéditeur établi dans un terminal commun, ce tarif s'applique à tous les autres expéditeurs établis dans ce même terminal, soit que la manœuvre soit faite par le transporteur qui a accordé les tarifs réduits soit qu'ils aient accès à ces services en vertu d'une entente réciproque.

Par contre la situation est tout à fait différente dans le cas d'un expéditeur captif qui ne jouit d'aucun des avantages découlant d'une concurrence efficace. Aux États-Unis, depuis la dérèglementation, des milliers d'ententes de tarif ont été négociées entre les membres de l'industrie ferroviaire et le public expéditeur. Alors que la prépondérance de ces ententes se traduit par une réduction des coûts de transport pour l'expéditeur en cause, ses rivaux sont généralement tenus dans l'ignorance complète quant au niveau des tarifs négociés entre les transporteurs et leurs expéditeurs ou même quant à l'existence des expéditeurs qui bénéficient de ces tarifs préférentiels.

Il en est ainsi, bien entendu parce que les règlements de la Commission n'exigent pas la divulgation de données précises quant aux tarifs ni de données suffisantes pour informer les expéditeurs des répercussions que pourraient avoir les ententes conclues par leurs compétiteurs sur leur chance de rivaliser sur le marché. Bien que je ne sois pas libre de révéler les types de marchés que Soo a conclus avec les usines de papier du Wisconsin et du Michigan, la Commission est bien au courant parce qu'elle a accès aux contrats confidentiels versés aux dossiers.

Je suis cependant prêt à affirmer sous serment que les inquiétudes que M. Edgar a exprimées au début de 1982, quant aux contrats de déduction et autres gratifications contenues dans les ententes conclues par les membres de l'industrie des chemins de fer avec les rivaux de Midtec

[Text]

Absent effect of rail competition on a long-range basis . . . Individual rail carriers have no economic incentive to engage in the type of contract price competition which is prevalent throughout the country where effective rail competition exists. This is an indisputable fact of life.

That is the end of the quote. It indicates that CP's operation in the U.S.A. seems to be recognized and the importance of being able to compete finds customers for itself. It seems to be supremely confident that deregulation is a good thing for CP operating in the U.S.A.

The Chairman: Senator Stollery.

Senator Stollery: I noticed when you were making your submission that the transportation costs for Miramichi Pulp and Paper were higher. The costs are higher than the average figure given to us by the Canadian Pulp and Paper Association. I think you said 21% or 22% and they said 17%.

Mr. Edgar: That is correct.

Senator Stollery: I suppose the the Miramichi Pulp and Paper Company, in terms of miles, may be closer to its market than some of the other pulp producers in Canada. There are pulp producers in western Canada and Ontario. My general geographic impression is that you are actually closer to your market than many of your competitors are. Is that so?

Mr. Edgar: It is spread across the country. Wherever you find a tree, you will find a pulp mill. The rate structure on rails was done with what they call group ratings. The whole of the B.C. coast would take one rate to anywhere east of the Ohio River into that big chunk of land. It was decrescent from there. It was built on the history of the water competition run by the cape in the old days and it became a tradition. Also you get point-to-point competition.

We are dependent on one railway. We have Hobson's choice. We have Canadian National only. If you go to Prince George, British Columbia, you have the BCR and Canadian National. There is competition. If you go to Prince Albert, you will find competition. By competition I do not mean price competition at this stage. There is a competition where you have two carriers serving the mill. You might bring salt taken from a CP point and wood chips in from a Canadian National point.

I think you might demonstrate we may be closer, and in cases we are closer, but the point is that we are captive.

Senator Stollery: We have evidence from the Canadian Pulp and Paper Association, which I believe said the average cost was something like 17% of the product. In your case it is considerably higher. It is a fairly high cost factor, although you

[Traduction]

étaient bien fondées. Elles étaient bien fondées alors et elles le sont encore plus aujourd'hui.

A long terme, l'absence de concurrence dans le domaine du transport ferroviaire . . . Les transporteurs ferroviaires ne sont aucunement incités économiquement à s'engager dans le type de contrat faisant appel à la concurrence qui prévaut partout ailleurs dans le pays, où existe une véritable concurrence entre transporteurs ferroviaires. C'est là une réalité inéluctable.

Fin de la citation. Ce qui indique que les opérations du CP aux États-Unis semblent reconnues et le fait d'être concurrentiel lui assure une clientèle. Cette société semble absolument confiante que la déréglementation sera profitable pour les opérations de CP aux États-Unis.

Le président: Sénateur Stollery.

Le sénateur Stollery: Vous avez mentionné lors de votre présentation, que les coûts de transport étaient plus élevés dans le cas de la Miramichi Pulp and Paper. Les coûts sont plus élevés que les chiffres qui nous ont été fournis par l'Association canadienne des pâtes et papiers. Je crois que vous avez mentionné 21p. 100 ou 22p. 100 tandis qu'eux parlent de 17p. 100.

M. Edgar: C'est exact.

Le sénateur Stollery: Je suppose que la Miramichi Pulp and Paper Company, en termes de distance, est moins éloignée de son marché que certains autres fabricants de pâtes et papier au Canada. Il y a des fabricants de pâtes et papiers dans l'Ouest canadien et en Ontario. Selon mes connaissances géographiques, il me semble que vous êtes plus proche de votre marché que plusieurs de vos concurrents. Est-ce exact?

M. Edgar: Ils sont répartis à la grandeur du pays. Pour chaque arbre, on trouve une usine de fabrication de pâtes et papiers. La structure tarifaire à l'égard du transport ferroviaire est établie selon ce qu'il est convenu d'appeler des tarifs groupes. Un seul tarif prévaut sur toute la côte de la Colombie-Britannique, partout à l'est de l'Ohio et vers l'intérieur de cette vaste étendue de terrain. À partir de ça, les tarifs étaient décroissants. Historiquement, ils étaient établis selon les tarifs des cap-horniers lorsque la concurrence s'exerçait au niveau du transport maritime, et qui est devenu tradition. Il y a également la concurrence de point à point.

Nous dépendons d'un seul transporteur ferroviaire. Il s'agit d'un choix forcé. Le service est assuré par le Canadien national seul. Si vous allez à Prince-George, Colombie-Britannique, vous avez le choix entre BCR et le Canadien national. Il y a concurrence. Je ne parle pas de concurrence en termes de prix à ce stade. Vous avez deux transporteurs susceptibles d'assurer le service pour l'usine. Vous êtes libre de faire transporter du sel à partir d'un point desservi par le CP et des copeaux de bois à partir d'un point desservi par le Canadien national.

Je crois que vous pourriez démontrer que nous nous rapprochons, et en certains cas, nous sommes plus proches, mais le fait est que nous sommes captifs.

Le sénateur Stollery: Selon certains documents reçus de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, il semble que le coût moyen se situait à quelque 17 p. 100 du produit. Dans votre cas, il est beaucoup plus élevé. Le facteur

[Text]

would think from New Brunswick it would not be that far to places that would use the product you produce. It seems to me that you are, as you say, the prisoner of one railway. If you do not deal with CN, it is the end of it. Is that about the size of it?

Mr. Edgar: For rail service, we have one choice. We have Canadian National. If we do not have a railway, we do not operate.

Senator Stollery: You are supporting the bill. Could you give us one or two ways in which you think the bill will make life easier for you?

Mr. Edgar: Life is never easy in the pulp and paper industry, but it might make it a wee bit easier for us.

Senator Stollery: You will still have just one railway, will you not?

Mr. Edgar: Well, no, we will have . . . not exactly competition, but we will have very similar competition.

For example, with the short line . . . the mandatory joint-line rates, as the railways call them—or as we call them, the competitive joint line rates—we would have a gateway through the Bangor and Aroostook Railroad, which is American, and we can join the Americans at St-Léonard, New Brunswick. We would immediately fit into an established rate structure. And without any powerful negotiation we would fit into that structure that exists in New England. Canadian National could have rates that were guaranteed to be compensatory, to the junction point.

We would save \$1.5 million U.S. at that stage, just by that connection. That \$1.5 million is damned important to the REPAP organization, because we are rather new in the industry, new in the stock market and so on; the mill is damned new. We have to compete, price-wise, with a new product.

The industry is used to products from Scandinavia and the States. Every product has its own characteristics. We have to get the price accepted. We have to get car supply when the industry is booming. We have to get all kinds of things, and this would give us another quiver if we could go by the Bangor and Aroostook. The very ability to do that would have a desirable effect on the railroads, I feel.

Senator Stollery: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there no further questions? Thank you, Mr. Edgar and Mr. Dionne.

Mr. Dionne: Thank you very much.

The Chairman: The next group is from the British Columbia Council of Forest Industries. We have as witness Mr. Jerry Bennett, Vice-President, and Mr. John Trask. Go ahead, sir.

Mr. John Trask, Chairman, Transportation Committee, British Columbia Council of Forest Industries: Thank you, Mr. Chairman, hon. Senators.

[Traduction]

coût est relativement important bien qu'il semble qu'à partir du Nouveau-Brunswick, les débouchés pour votre produit devraient être relativement peu éloignés. Il me semble que vous êtes, comme vous le dites vous-même, prisonnier d'un transporteur ferroviaire unique. Si vous n'utilisez pas les services du CN, il n'y a rien d'autre. Cela résume-t-il bien la situation?

M. Edgar: Pour ce qui est du service ferroviaire, nous n'avons qu'une seule possibilité: le Canadien national. L'absence d'un service ferroviaire mettrait fin à nos opérations.

Le sénateur Stollery: Vous appuyez la loi. Pourriez-vous nous donner un exemple ou deux de la façon dont la loi pourrait vous faciliter l'existence?

M. Edgar: L'industrie des pâtes et papiers n'est pas de tout repos. Toutefois, la tâche pourrait nous être facilitée quelque peu.

Le sénateur Stollery: Vous n'aurez toujours les services que d'une seule compagnie ferroviaire, n'est-ce pas?

M. Edgar: Bien, non, nous aurons . . . pas nécessairement de la concurrence, mais quelque chose qui s'en approche.

Par exemple, pour ce qui est du court tronçon . . . les taux conjoints obligatoires, ainsi que les désignent les compagnies ferroviaires—ou ainsi que nous les désignons, les taux conjoints concurrentiels—nous pourrions emprunter la Bangor and Aroostook Railway pour aller rejoindre les États-Unis à Saint-Léonard, Nouveau-Brunswick. Nous nous retrouverions immédiatement dans une structure tarifaire établie. Et sans négociations vigoureuses, nous pourrions adopter cette structure qui existe en Nouvelle-Angleterre. Le Canadien national pourrait établir des tarifs compensatoires garantis, jusqu'au point de jonction.

Nous économiserions, à ce stade, 1,5 million de dollars (U.S.) grâce à cette simple liaison. Cette somme de 1,5 million est très importante pour la REPAP; nous sommes novices dans l'industrie, à la Bourse, et ainsi de suite; l'usine est tout à fait nouvelle. Nos prix doivent être concurrentiels à cause de la nouveauté de notre produit.

L'industrie connaît bien les produits scandinaves et américains. Chaque produit possède ses caractéristiques propres. Nous devons faire admettre nos prix. Il faut que nous ayons des moyens de transport lorsque l'industrie est en plein essor. Nous devons nous procurer toutes sortes de choses et ce serait très avantageux pour nous de pouvoir utiliser la Bangor and Aroostook. Selon moi, la possibilité de ce faire aurait des répercussions heureuses pour les compagnies ferroviaires.

Le sénateur Stollery: Merci, monsieur le président.

Le président: Aucune autre question? Merci, MM. Edgar et Dionne.

M. Dionne: Merci beaucoup.

Le président: Le prochain groupe représente British Columbia Council of Forest Industries. Nos témoins sont M. Jerry Bennett, le vice-président, et M. John Trask. Procédez, monsieur.

M. John Trask, président du comité sur le transport de British Columbia Council of Forest Industries: Merci, monsieur le président, honorables sénateurs.

[Text]

I hold the position of Vice-President, Wood Products Transportation, for Canadian Forest Products, with headquarters in Vancouver, B.C.

My appearance at this hearing is in my capacity as chairman of the Transportation Committee of the Council of Forest Industries of British Columbia, often referred to as COFI. Appearing with me is my colleague Jerry Bennett, who is COFI's Vice-President of Transportation.

Our appearance is on behalf of the members of the Council of Forest Industries of B.C., its northern interior lumber sector, and its affiliated associations, the Caribou Lumber Manufacturers Association and the Interior Lumber Manufacturers Association. In this issue, the Council of Forest Industries of B.C. also represents the interests of members of the Alberta Forest Products Association.

Forest companies in British Columbia have established four trade manufacturing associations to represent their industry. The associations reflect the geographic makeup of the province, and together represent over 95% of the total value of forest production in both British Columbia and Alberta.

Mr. Chairman, we have filed our submission with the clerk of the committee. We understand it forms part of the record of our deliberations, so it is not my intention to read it to you.

We have noted in our written submission that the 209 forest companies we represent are identified in appendix A. Mr. Chairman, we apologize that appendix A has been inadvertently omitted, but we will send copies to the clerk as soon as we return to Vancouver.

I would like to touch on some of the issues in Bill C-18 as they pertain to rail transportation that are admittedly controversial, but nonetheless also very important to us.

This is the fifth public hearing at which COFI has appeared on the question of regulatory reform of the transportation system in Canada. This is not a complaint; I mention it only as an illustration of the importance of transportation to our industry.

In 1986 the industry in British Columbia alone shipped over 25 million tonnes of its products to markets throughout the world. When transportation costs represent as much as 40% of delivered price and traffic volumes of that magnitude, as in the case of forest products, then I think it goes without saying that we pay attention to it as best we can.

COFI supports the proposed legislation as a package on the expressed and unalterable condition that the provisions for competitive lines rates and improved appeal procedures as currently written in Bill C-18 are fully implemented unchanged.

We cannot overemphasize the importance of competitive lines rates to the B.C. and Alberta forest products industry. Competitive line rates are essential to balance the ability of the forest products industry to protect its investment and financial viability in the face of the railways' ability under confidential

[Traduction]

J'occupe le poste de vice-président, transport des produits du bois, de la Canadian Forest Products dont le siège social se trouve à Vancouver, C.-B.

Je me présente ici à titre de président du comité des transports du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique, souvent désignée COFI. Je suis accompagné de mon collègue Jerry Bennett, vice-président des transports de COFI.

Nous représentons ici les membres du Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique, de son secteur du bois de construction de la région intérieure (du nord) et de ses associations affiliées, la Caribou Lumber Manufacturers Association et la Interior Lumber Manufacturers Association. En cette matière, le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique de même que les intérêts des membres de l'Alberta Forest Products Association.

Les compagnies forestières de Colombie-Britannique ont formé quatre associations commerciales manufacturières pour les représenter. Ces associations reflètent la réalité géographique de la province et ensemble, représentent plus de 95 p. 100 de la valeur totale de la production forestière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta.

Monsieur le président, nous avons remis notre mémoire au greffier du comité. Il semble qu'il fera partie du dossier des délibérations; je n'ai donc pas l'intention d'en faire lecture ici.

Tel que mentionné dans notre mémoire écrit, les 209 compagnies forestières que nous représentons sont nommées dans l'annexe A. Monsieur le président, nous avons, par inadvertance, omis d'inclure l'annexe A et nous nous en excusons. Nous en enverrons des exemplaires au greffier dès notre retour à Vancouver.

J'aimerais maintenant soulever certains points de la loi C-18, relatifs au transport ferroviaire, controversés, nous l'avouons, mais tout de même très importants pour nous.

C'est la cinquième fois que le COFI participe à des audiences publiques sur la réforme de la réglementation visant le système canadien de transport. Je ne formule pas une plainte; je veux simplement illustrer l'importance que revêt le transport pour notre industrie.

En 1986, en Colombie-Britannique uniquement, plus de 25 millions de tonnes de produits forestiers ont été expédiés un peu partout dans le monde. Lorsque les coûts du transport représentent jusqu'à 40p. 100 du prix livré pour des volumes de l'ampleur des produits forestiers, il va sans dire qu'il y a lieu de faire tout ce qui est possible.

Le COFI appuie le projet de loi en bloc, à la condition expresse et inaltérable que les prescriptions relatives aux taux conjoints concurrentiels et à l'amélioration des méthodes d'appel, telles que présentement formulées dans la loi C-18, soient mises en vigueur sans aucune modification.

Nous l'avons déjà dit et nous le répétons, les taux conjoints concurrentiels ont une importance capitale pour l'industrie forestière de la C.-B. et de l'Alberta. Les taux conjoints concurrentiels sont essentiels à l'équilibre de l'industrie, à la protection de ses investissements et à sa rentabilité, compte tenu du fait que les compagnies ferroviaires ont le pouvoir, aux ter-

[Text]

contracts in competitive situations to price the industry captive to them right out of business.

Our industry, for the most part, is captive to rail and relies upon rail to move its products to market. We do not consider access to highway shipping as a practical or viable alternative to rail.

Lumber captive to rail would amount to some 165,000 more truckloads annually or some 450 additional truckloads leaving the province of B.C. each and every day of the year. The impracticality of that is outweighed by the even more significant fact that for large volumes transported over long distances, truck costs are prohibitive compared to rail and would place most lumber markets out of economic reach.

The markets for forest products are very competitive. The forest industry cannot set or administer prices or otherwise guarantee ourselves a market share. We survive only as long as we remain competitive.

Without a doubt, we are captive shippers and with the passage of Bill C-18, the railways will have the freedom to confidentially contract with shippers located at competitive points, and that is what scares a captive shipper into demanding the protection of competitive line rates.

We believe the process of public hearings and consultation and preparation of Bill C-18 has arrived at a reasonable balance of conditions upon which competitive lines rates will apply, and we believe the review timeframe is adequate to deal with any public interest concerns resulting from the implementation of competitive line rates.

Our well-being is very much attuned to the capability of Canadian rails to earn returns necessary to attract their capital requirements, the prerequisite to their ability to maintain the service, freight levels and capacity needed in our industry. We would not be in favour of any regulation or deregulation detracting from that ability.

With due regard and respect to the Canadian railroads, we cannot, however, agree with their conclusions that competitive lines rates will erode their revenue and result in a loss of business to U.S. carriers.

It is our understanding that rates set by Canadian railroads under Canadian legislation must be compensatory. We also understand U.S. railroads under U.S. legislation must set rates that are compensatory.

We believe the efficiency and productivity of Canadian railroads equals or exceeds that of their U.S. counterparts. Consequently, we foresee no damaging revenue erosion for the Canadian railroads under competitive line rates.

[Traduction]

mes de contrats confidentiels, de fixer des prix qui rendent l'industrie captive et l'empêchent d'exercer une libre concurrence.

Notre industrie est captive du rail pour une bonne part et doit s'en remettre à ce mode de transport pour l'acheminement de ses produits vers le marché. Nous ne considérons pas que l'accès au transport routier soit une solution de rechange pratique ou viable au transport ferroviaire.

Le transport du bois captif du rail correspondrait à quelque 165 000 charges de camion additionnelles par année, ou quelque 450 charges additionnelles quittant la province de C.-B. chaque jour de l'année. L'impracticabilité de cette proposition n'est égalée que par le coût exorbitant du transport routier par rapport au transport ferroviaire, de sorte que ce moyen de transport aurait vite fait de tuer le marché du bois de construction.

Les marchés pour les produits forestiers sont très concurrentiels. L'industrie forestière ne peut fixer ou administrer les prix, non plus que nous garantir, de quelque autre façon, une part du marché. Nous ne survivrions que tant et aussi longtemps que nous pourrions soutenir la concurrence.

Il n'y a pas de doute que nous sommes des expéditeurs captifs, et par l'entrée en vigueur de la loi C-18, les compagnies ferroviaires pourront contracter en toute liberté avec des expéditeurs établis en des points concurrentiels, c'est ce qui incite les expéditeurs captifs à tenter de se protéger par l'établissement de taux conjoints concurrentiels.

Nous croyons que les auditions publiques, les consultations et la loi C-18 ont permis d'établir un équilibre raisonnable des conditions sur auxquelles ces taux conjoints concurrentiels doivent s'appliquer, et que le moment est venu de traiter les questions d'intérêt public résultant de l'application des taux conjoints concurrentiels.

Notre bien-être financier dépend largement de l'aptitude des compagnies ferroviaires canadiennes à réaliser des profits suffisants sur leurs investissements, condition essentielle au maintien du service, des niveaux et volumes de fret nécessaires dans notre industrie. Nous ne serions pas en faveur d'une réglementation, ou déréglementation, qui nuirait en ce sens.

Avec tout le respect dû aux compagnies ferroviaires canadiennes, nous ne sommes toutefois pas d'accord avec leurs conclusions que l'établissement de taux conjoints concurrentiels va rogner sur leurs revenus et les placer en position concurrentielle défavorable par rapport aux transporteurs américains.

Nous croyons que les tarifs fixés par les compagnies ferroviaires canadiennes aux termes des lois canadiennes doivent être des tarifs compensatoires. Nous croyons que les compagnies ferroviaires américaines doivent, elles aussi, aux termes de leur loi, fixer des tarifs compensatoires.

Selon nous, l'efficacité et la productivité des compagnies ferroviaires canadiennes égalent ou dépassent celles de leurs homologues américains. Par conséquent, il ne nous semble pas que les compagnies ferroviaires canadiennes subiront quelque préjudice dû à l'érosion de leurs revenus par la mise en œuvre de taux conjoints concurrentiels.

[Text]

Furthermore, it is our opinion that any traffic moving under competitive lines rates between Canadian and U.S. rail lines will be business now trucked from Canada for loading on U.S. rail lines or business the Canadian carriers have concluded will generate more profit than it would moving in their own line-haul service.

The balanced system proposed in Bill C-18 between railways and their customers who represent industrial output will ensure the long-term viability of both the railways and the industry in Canada. The forest industry of Alberta and British Columbia sincerely urges this committee to endorse all provisions in both bills to ensure passage unchanged and unamended. COFI appreciates this opportunity to present our views to the Senate Committee on Transport and Communications and will be pleased to try to answer any questions you may have.

The Chairman: Question period. Senator Stewart.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I have one initial question. You endorse all the provisions in both bills, but you have said nothing about air transportation. Am I then to understand that what you mean is that you endorse all the provisions in both bills relating to rail and truck?

Mr. Trask: I am sorry, that is correct. That was our intention.

Senator Stewart: That is all I wanted to ask at this point, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any questions? Senator Macdonald.

Senator Macdonald: I am trying to follow your argument that deregulation will not affect the railways' income. Actually, the benefits to the shipper financially will adversely affect the railways unless they make it up some way.

Mr. Trask: I guess I suggest to you, Mr. Senator, that as far as our industry is concerned, we see any concessions we would gain out of deregulation from the railways to be a two-way street. By this I mean that if we can mutually find some ground whereby we can both do things better, then we would expect that we should benefit as well as the railroads. We do not expect any blanket-rate reductions.

Senator Macdonald: It is stated here that the railways would have to run a more efficient operation to reduce their costs.

Mr. Trask: Yes, sir.

Senator Macdonald: Would you care to comment on that?

Mr. Trask: I guess in relation to our industry there are probably a number of things they can do that would make them more efficient in terms of the type of railway cars they supply, the frequency of services provided, the type of rate structure that would attract more cars on a given day to a given market, so that you could probably ship multiple car shipments to Chi-

[Traduction]

Au surplus, nous sommes d'avis que les taux conjoints qui prévaudront entre le Canada et les États-Unis s'appliqueront aux marchandises présentement transportées par camion du Canada, jusqu'aux voies ferrées américaines, ou les transactions conclues par les transporteurs canadiens seront plus rentables que s'ils continuaient d'effectuer leurs propres parcours directs.

L'équilibre proposé dans le projet de loi C-18 entre les chemins de fer et leur clientèle, qui représente le secteur industriel, assurera la viabilité à long terme des compagnies ferroviaires et de l'industrie au Canada. L'industrie forestière en Alberta et en Colombie-Britannique recommande sincèrement à ce comité d'approuver toutes les dispositions contenues dans les deux projets de loi pour en assurer l'adoption sans modification ni amendement. Les membres du COFI sont heureux de pouvoir présenter leurs points de vue devant le Comité sénatorial des transports et des communications et se feront un plaisir de répondre aux questions que vous voudrez bien leur poser.

Le président: Période de question. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, j'ai une question initiale à poser. Vous approuvez toutes les dispositions contenues dans les deux projets de loi, mais vous n'avez pas mentionné les transports aériens. Dois-je comprendre que vous approuvez toutes les dispositions contenues dans les deux projets de loi se rapportant au transport ferroviaire et routier?

M. Trask: Je suis désolé, c'est exact. C'était notre intention.

Le sénateur Stewart: Je n'ai pas d'autres questions pour l'instant, monsieur le président.

Le président: D'autres questions? Sénateur MacDonald.

Le sénateur Macdonald: J'essaie de suivre votre explication voulant que la déréglementation n'influera pas sur les revenus des compagnies ferroviaires. Présentement, les bénéfices réalisés par les expéditeurs nuient à ces compagnies à moins qu'elles compensent d'une certaine manière.

M. Trask: Je crois, M. le sénateur, du moins en ce qui concerne notre industrie, que les concessions que pourraient faire les compagnies ferroviaires dans le cadre de la déréglementation pourraient être avantageuses dans les deux sens. J'entends par là que si nous pouvons mutuellement trouver des moyens qui nous permettent d'améliorer les choses, nous nous attendons à partager les avantages avec les compagnies ferroviaires.

Le sénateur Macdonald: Il est indiqué ici que les chemins de fer devront assurer une meilleure exploitation pour réduire leurs coûts.

M. Trask: Oui, Monsieur.

Le sénateur Macdonald: Pouvez-vous préciser un peu?

M. Trask: Je crois, en ce qui concerne notre industrie, qu'il y a probablement un certain nombre de choses que les compagnies ferroviaires pourraient faire pour améliorer leur efficacité, comme le type de wagons à fournir, la fréquence des services, le type de structure tarifaire qui attirerait plus de wagons un jour donné vers un marché donné, de sorte qu'elles

[Text]

cago one day and maybe to Detroit the next, and that type of thing.

Senator Macdonald: Generally speaking, I think there will not be any adverse effects upon the railways' operation under the terms of this act.

Mr. Trask: We have a lot of respect for the management of the Canadian railroads and we would expect as a result that any concession we gain will be at the cost of a concession we have to give up. Therefore, we think the package as it is presented now will probably be most beneficial to both of us.

Senator Macdonald: Thank you.

The Chairman: Senator Muir.

Senator Muir: Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of short questions. What is your rebuttal in your view to the suggestion that there would be an elimination of present railway jobs?

Mr. Trask: I guess my initial reaction would be that I am not qualified to speak on that; I can only address it from the point of view of our own industry. In our own industry the technological change that has taken place over the years has certainly meant fewer and fewer jobs. Certainly you have to go along with the technological change because it, among other factors, contributes to our ability to compete in the marketplace. If we do not keep up, we are of course going to have a higher cost than our competitors. So in our industry certainly, as we move along on this so-called road of progress, we have had job erosion.

Senator Muir: In your view, would a lot of Canadian traffic be diverted to U.S. railways?

Mr. Trask: From where we sit, I certainly think the answer would probably be not more than is currently moving that way now. By that I mean that there is a substantial volume that gets trucked from the provinces of Alberta and British Columbia to the United States for loading on U.S. railroads now. I do not see that gaining under this legislation.

It could very well be that this legislation would be beneficial to the Canadian railroads in regard to that very same traffic. I think if the shippers want to implement these competitive line rates it may be a good moment for them.

Senator Muir: Likewise, Mr. Bennett, you would not think there would be rail-line abandonment. Is that correct?

Mr. J. Bennett, Vice-President of Transportation, British Columbia Council of Forestry Industries: There most likely will be, yes. If you relate it back to the forest industry, we have had to restructure our operations and become more efficient and more effective during the first half of this very decade. In the first five years of the 1980s our industry in B.C. alone lost over \$1 billion. We had to restructure ourselves to take care of

[Traduction]

pourraient probablement procéder à des expéditions à wagons multiples vers Chicago une journée et peut-être vers Détroit le lendemain, ce genre de choses.

Le sénateur Macdonald: Dans l'ensemble, je crois que le projet de loi n'a pas d'effets néfastes sur l'exploitation des chemins de fer.

M. Trask: Nous avons beaucoup de respect envers les gestionnaires des chemins de fer canadiens et nous estimons que toute concession de leur part sera compensée par une concession de notre part. Par conséquent, nous croyons que le projet tel qu'il est présenté maintenant sera probablement des plus avantageux pour les deux parties.

Le sénateur Macdonald: Merci.

Le président: Sénateur Muir.

Le sénateur Muir: Merci, monsieur le président. Je n'ai que quelques petites questions à poser. Comment réfuteriez-vous l'hypothèse qu'il y aurait des pertes d'emploi dans l'industrie ferroviaire?

M. Trask: Ma première réaction serait de vous répondre que je ne suis pas qualifié pour parler de ce sujet; Je ne peux en parler que du point de vue de notre propre industrie. Dans notre secteur, les changements technologiques que nous avons connu au cours des dernières années ont été accompagnées d'une réduction des emplois. Il va sans dire que nous devons nous adapter aux changements technologiques car ils nous permettent, entre autres, d'être plus concurrentiels sur le marché. Si nous ne maintenons pas le rythme, nos coûts seront évidemment plus élevés que ceux de nos concurrents. C'est pourquoi, du moins dans notre industrie, notre marche sur le soit disant chemin du progrès s'est accompagnée de perte d'emplois.

Le sénateur Muir: Selon vous, est-ce que le trafic canadien serait considérablement détourné vers les États-Unis?

M. Trask: À mon avis, je crois que ce ne serait probablement pas différent de ce qui se passe à l'heure actuelle. Je veux dire qu'il y a présentement un volume substantiel de marchandises qui sont transportées par camions des provinces de l'Alberta et de la Colombie-britannique à destination des États-Unis pour être chargées sur les chemins de fer des États-Unis. Je ne vois comment la nouvelle loi pourrait améliorer cette situation.

Il se pourrait très bien que cette loi soit profitable aux chemins de fer canadiens en ce qui concerne ce même trafic. Je crois que si les expéditeurs veulent mettre en application ces tarifs de ligne concurrentiels, c'est le moment idéal pour le faire.

Le sénateur Muir: De même, M. Bennett, vous ne pensez pas qu'il y aurait abandon de certaines lignes de chemin de fer. Est-ce exact?

M. J. Bennett, vice-président, Transports, Industrie forestière de la Colombie-britannique: Oui, il y en aurait probablement. Si nous ramenons cela à l'industrie forestière, nous avons eu à restructurer nos opérations et à accroître notre efficacité au cours de la première moitié de la présente décennie. Au cours des cinq premières années de 1980, notre industrie en Colombie-Britannique a subi des pertes de plus de 1 milliards

[Text]

that. We lost 20,000 employees in the process. The railways kept their operations going. All during this time they raised our rates on lumber by 40%. Our precarious situation did not move them in any way.

Senator Muir: Mr. Chairman, to either one of the gentlemen. In your view, will confidential contracts hurt the small shippers?

Mr. Trask: I think the small shipper has a number of opportunities, not the least of which is of course to negotiate his own confidential contract. They certainly will not have, on their own, as much to offer the railroads as the bigger shipper. He could be a very big shipper from an isolated location on a railroad, or he could be a very big shipper to an isolated market. Just because he is one small shipper, I do not think he should be classified as a small shipper.

On the other hand, I think we can already see what is happening in the United States and what I think is probably going to happen here, as well. Various groups of small shippers will band together and effectively conduct their transportation affairs in the same fashion a bigger shipper would.

Mr. Bennett: If I could add to that, the small shippers will certainly be hurt with confidential contracts without competitive line rates. They will be dead.

Senator Muir: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Stewart.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

Part of the question I had in mind has already been anticipated by Senator Muir. Under the scheme of the bill there would be initial downward pressure on railway revenues. How will the railways respond to this, assuming that they do not accept it and let their stock run down and reduce their efficiency? Assuming that they do not that, there seem to be two lines of response: they can first reduce or eliminate service to small and remote shippers, in other words, concentrate their activities as much as possible; secondly, they can go for increased productivity.

When we hear about increased productivity in the field of air transportation, we are talking about having the employees doing more either for the same amount of money or for less money. I gather from what you say, you anticipate that the railways would react in much the same way; they would seek increased productivity and would possibly reduce or eliminate service to small and remote shippers. Is this correct?

Mr. Trask: I guess we do not necessarily share your view there would be a downward pressure on the rail rate structures. I guess we rather believe the Canadian railroads will more or

[Traduction]

de dollars. Il a fallu procéder à une restructuration pour pallier ces difficultés. Nous avons perdu 20 000 employés pendant le processus, mais les chemins de fer ont continué leur exploitation. Pendant cette période, ils ont augmenté leurs tarifs de 40p. 100 pour le bois débité. Notre situation précaire les a laissés insensibles.

Le sénateur Muir: M. le président, ma question s'adresse à l'un ou l'autre de ces messieurs. Selon vous, les contrats confidentiels nuiront-ils aux petits expéditeurs?

M. Trask: Je pense que les petits expéditeurs jouissent d'un certain nombre de possibilités dont la moindre est celle, bien sûr, de négotier leur propre contrat confidentiel. Par eux même, ils n'auront certes pas autant à offrir aux compagnies ferroviaires que les gros expéditeurs. Il pourrait s'agir d'un très gros expéditeur dans une région isolée sur une ligne de chemin de fer ou d'un très gros expéditeur qui désire acheminer ses produits vers un marché isolé. Ce n'est pas parce qu'un expéditeur est perçu comme petit qu'il faut pour autant le considérer comme tel.

D'autre part, je crois que nous pouvons déjà voir ce qui se passe aux États-Unis et ce qui je pense va se passer chez nous. Divers groupes de petits expéditeurs vont se rallier et organiser efficacement le transport de leurs marchandises de la même manière que le feraient les gros expéditeurs.

M. Bennett: Si je peux me permettre d'ajouter quelques mots, les contrats confidentiels nuiront certainement aux petits expéditeurs si les tarifs de ligne ne sont pas concurrentiels. Ils seront anéantis.

Le sénateur Muir: Merci, M. le président.

Le président: Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: Merci M. le président.

Une partie de la question que j'avais en tête soulevée par le sénateur Muir. Aux termes du projet de loi, les compagnies ferroviaires accuseraient initialement une baisse de revenus. Comment réagiront-elles à cela, en supposant qu'elles n'acceptent pas la situation et qu'elle négligent l'entretien de leur équipement et réduisent leur efficacité? En laissant de côté cette première hypothèse, il semblerait qu'il y a deux voies possibles: premièrement hypothèse, il semblerait qu'il y a deux voies possibles: premièrement, les compagnies peuvent réduire ou éliminer les services offerts aux petits expéditeurs ou aux expéditeurs éloignés, autrement dit, concentrer autant que possible leurs activités. Deuxièmement, elles peuvent viser à accroître leur productivité.

Quand il est question d'accroissement de productivité dans le domaine des transports aériens, cela signifie que les employés doivent faire plus de travail pour le même salaire ou pour moins encore. Si je comprend le sens de votre intervention, vous prévoyez que les compagnies ferroviaires agiront sensiblement de la même manière; c'est-à-dire qu'elles tenteront d'accroître leur productivité et réduiront ou élimineront peut-être les services offerts aux petits expéditeurs ou aux expéditeurs éloignés. Est-ce exact?

M. Trask: Je pense que nous ne partageons pas nécessairement votre point de vue en ce qui concerne une réduction des tarifs ferroviaires. Je croirais plutôt que les chemins de fer

[Text]

less continue to operate in the way they are. The only reason there would be downward pressure on the rail rates initially is if CN decides they are going to take a run at CP traffic or if CP decides they are going to take a run at the CN traffic.

I would think that as long as this competitive line-rate idea remains in the legislation, in itself it would be a detriment to attempts by those two carriers to raid one another.

Senator Stewart: We have been told that the effect of this legislation will be to make pulp and paper producers and forest products producers more competitive. This means their transportation costs are going to go down, which in a gross way means reduced railway revenues. I say "gross" because it is conceivable that with a more efficient transportation service, their volume would go up.

I do not think, for example, Miramichi was anticipating this. They have a big mill in place and it is not likely there will be much increase in volume out of the mill now that it is operating at capacity, so we are back to the two money-saving techniques I mentioned. There are others, but these seem to be the big ones. How else is it going to be done?

Mr. Trask: I think as far as the other two points being the limitation of service, I guess if the railways were serving a forest product customer on a remote branch line and if they found it was cheaper for them to offer the customer a service whereby he could truck his wood to a more logical point, then I do not see any reason why they would not be able to go ahead and abandon the branch line, if it were more efficient.

On the business of increased productivity, I think in this particular area we are talking about their utilization of rail cars, their turnaround of the rail cars, fuller loading of the rail cars, and better utilization of the switching services that the railways offer in terms of making the service more productive within each of their major terminals and their weigh-freight services.

I think this is the kind of increased productivity we would see as far as railways are concerned. We think increased productivity, combined with the efforts of this industry, should lead to a more efficient and less costly total transportation system.

Senator Stewart: I am not disputing the assumption that seems to underlie your last point, but let us see what the assumption is. The assumption seems to be that the railways right now are not operating in their most productive mode and that they are a pretty complacent kind of company. They are not making adequate use of their cars and are not using the switching properly. There are also the various other areas in which you mentioned just now in which improvements could take place. Do you mean this?

Mr. Trask: Excuse me. I guess I do in the sense that today a lot of these efficiencies cannot take place because the incentive is not there for them to take place. I would envision that under

[Traduction]

canadiens continueront d'opérer plus ou moins de la même manière. Cette tarification à la baisse ne pourrait se produire que si le CN décidait d'accaparer le marché du CP ou vice-versa.

Je pense que tant que cette notion de prix conjoints concurrentiels demeurera dans la loi, la barrière sera suffisante pour empêcher ces deux transporteurs de se couper mutuellement l'herbe sous le pied.

Le sénateur Stewart: On nous a dit que cette loi aura pour effet de favoriser la concurrence parmi les producteurs de pâtes et papiers et les producteurs forestiers. Cela signifie que le coût de transport de leurs marchandises diminuera, entraînant dans l'ensemble une diminution des revenus pour les compagnies ferroviaires. Je dis «dans l'ensemble» parce qu'il est concevable qu'un service de transport plus efficace soit accompagné d'un accroissement du volume des marchandises à transporter.

Je ne crois pas, par exemple, que Miramichi prévoyait cela. Cette compagnie possède une grosse usine et il est peu probable qu'elle augmente son volume de production, maintenant qu'elle fonctionne à plein rendement, c'est pourquoi nous revenons aux deux techniques d'économie d'argent dont j'ai parlé précédemment. Il y en a d'autres, mais ils semblent être les gros producteurs. Y a-t-il une autre façon de voir les choses?

M. Trask: Dans la mesure où les deux autres points concernent la limitation des services, je crois que si une compagnie ferroviaire dessert un client de produits forestiers sur une ligne secondaire et qu'elle découvre que cela coûte moins cher d'offrir au client un service par lequel il peut acheminer son bois par camion vers un endroit plus stratégique, alors je ne vois pas pourquoi la compagnie ne déciderait pas d'abandonner cette ligne, si c'est plus efficace.

En ce qui concerne l'accroissement de la productivité dans le domaine du transport ferroviaire, je crois qu'il est question de l'utilisation et de la rotation des wagons, du chargement des wagons à pleine capacité et une meilleure utilisation des services de manœuvre que les compagnies ferroviaires offrent dans le but de rentabiliser leur service dans chacune de leurs principales gares terminales et leurs services de fret.

C'est le genre de productivité accrue que nous envisageons pour les compagnies ferroviaires. La combinaison de cette productivité accrue et les efforts de notre industrie permettra d'en arriver à un système de transport global plus efficace et moins coûteux.

Le sénateur Stewart: Je ne mettais pas en doute l'hypothèse qui semble sous-tendre votre dernier point, mais voyons plutôt en quoi consiste cette hypothèse. Vous semblez vouloir dire que les compagnies ferroviaires ne sont pas présentement des plus productives et qu'elles sont des compagnies plutôt complaisantes. Wagons et services de manœuvre ne sont pas utilisés adéquatement. Il y a également divers autres aspects que vous venez tout juste de mentionner où il y aurait place à l'amélioration. Êtes-vous sérieux?

M. Trask: Pardonnez-moi. Je crois bien que je le suis, en ce sens qu'actuellement une grande partie des mesures qui permettraient d'améliorer cette efficacité ne sont pas en place.

[Text]

the confidential contract aspect of this legislation those efficiencies will be introduced between the rail carriers and individual customers of those rail carriers. Once those efficiencies are introduced in one place, they will of necessity be expanded and extended to others.

Senator Stewart: Thank you, Mr. Chairman. That is all I wanted to ask.

The Chairman: Are there any final questions? Thank you very much, gentlemen.

The meeting is adjourned until 2 p.m.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: I call the meeting to order. Our first witness this afternoon is Mr. R. Anspach, traffic manager for Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper. Go ahead, please.

Mr. R. Anspach, Traffic Manager, Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper: Good afternoon, chairman and committee members. I have a brief I would like to present on behalf of Weyerhaeuser Canada Ltd., Saskatchewan division. I would like to read it into the record.

Weyerhaeuser Canada Ltd., Saskatchewan division, is appearing before this Senate committee in support of Bill C-18, an act respecting national transportation. The third reading as approved by the House of Commons in June 1987 contained the essential ingredients necessary for our economic welfare. Both at home and abroad our products must compete for markets, and transportation, being such a large component of our cost, must be subject to market pressures.

In particular, intermodal rail competition is necessary because of the major role it plays in our transportation framework. Without its participation, we will not be able to grow or even sustain our current markets, either at home or abroad. In contrast to this, the thrust of the new proposed legislation is one of economic growth for Canada as a whole, and transportation, especially rail, must work towards this objective for our mutual benefit.

Weyerhaeuser has a major investment in Saskatchewan and wants to be part of this growth. Our investments include Saskatoon Chemicals in Saskatoon, Big River Lumber Company, and Prince Albert Pulp Mill at Prince Albert. Soon to be added in 1988 is a paper mill at an investment of \$250 million. Other projects, including the paper mill, are being suggested. These are indicative of our faith in what we as Canadians can achieve. We can be as productive and competitive as any other country, given the proper environment, one that is in tune with the rest of the world. Our growth impacts on the community at large. We are one of the major employers in Saskatchewan and employ directly about 900 people. There are approximately 500 to 600 more who are indirectly employed and who are involved in the gathering of wood fibre for our consumption. Our total payroll exceeds \$21 million. Added to this are many more millions of dollars spent in the purchase of

[Traduction]

Dans le cadre de l'aspect de contrat confidentiel de cette loi, je verrais la possibilité d'appliquer ces mesures entre les transporteurs ferroviaires et leurs clients individuels. Dès que ces mesures seraient appliquées dans un endroit, elles se répandraient nécessairement à d'autres.

Le sénateur Stewart: Merci M. le président. Je n'ai plus de questions à poser.

Le président: Y-a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup messieurs.

La séance est ajournée jusqu'à 14h.

AUDIENCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare l'audience ouverte. Notre premier témoin cet après-midi est M. R. Anspach, directeur de la circulation pour Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper. Vous avez la parole.

M. R. Anspach, directeur de la circulation, Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper: Bon après-midi, monsieur le Président et membres du comité. J'aimerais vous présenter un mémoire au nom de Weyerhaeuser Canada Ltd., division de la Saskatchewan. J'aimerais vous en donner une lecture officielle.

Weyerhaeuser Canada Ltd., division de la Saskatchewan se présente devant ce comité du Sénat au soutien du projet de loi C-18, une loi sur le transport national. La troisième lecture approuvée par la Chambre des Communes en juin 1987 contenait les éléments essentiels à notre bien-être économique. Tant au pays qu'à l'étranger, nos produits doivent faire la concurrence pour obtenir des débouchés sur les marchés et le transport qui représente un élément majeur de nos coûts doit être assujéti aux pressions du marché.

La concurrence ferroviaire intermodale, en particulier, est nécessaire en raison du rôle capital qu'elle joue dans notre structure du transport. Sans sa participation, nous ne serons pas en mesure de croître ni même de soutenir nos marchés actuels, que ce soit au pays ou à l'étranger. Contrairement à ceci, l'objectif de la nouvelle loi proposée en est un de croissance économique pour le Canada en entier et le transport, particulièrement par chemins de fer, doit tendre vers cet objectif pour notre avantage mutuel.

Weyerhaeuser possède un investissement majeur en Saskatchewan et veut prendre part à cette croissance. Nos investissements comprennent les sociétés suivantes: Saskatoon Chemicals à Saskatoon, Big River Lumber Company et Prince Albert Pulp Mill à Prince Albert. Nous y ajouterons bientôt, en 1988, une fabrique de papier représentant un investissement de 250 millions de dollars. D'autres projets, y compris celui de la fabrique de papier, sont à l'étude. Ce sont des indices révélateurs de notre foi en ce que nous, en tant que Canadiens, pouvons réaliser. Nous pouvons être aussi productifs et concurrentiels que n'importe quel autre pays, si nous avons un milieu propice, un milieu en harmonie avec le reste du monde. Notre croissance a des répercussions sur la communauté en général. Nous sommes l'un des principaux employeurs en Saskatchewan et nous employons directement environ 900 personnes. Il y en a environ entre 500 et 600 autres qui sont employées indi-

[Text]

materials and services that benefit the communities we impact on. Together we co-exist: the employee, the community, and the industry, each achieving its own needs in a partnership.

The continued existence of the partnership depends on the ability of this company or any company to be competitive and grow in the marketplace. A large part of our costs moves with the law of supply and demand and our level of services supplied. These move, for the most part, in harmony with our products on the market. However, a significant part of our costs are transportation, specifically rail, and they are different. We spend in excess of \$30 million annually on transportation, which is isolated from competitive forces.

Section 279 of the current Railway Act, which allows joint pricing by the railways, precludes competition. Because we are removed from a strong network of highway carriers in Canada and Saskatchewan, no external mode of forces is exerted on the railways to price competitively. Our markets, besides Canadian, are also in the U.S. and abroad. We total 500,000 tonnes annually. We export 30% of this overseas, with the balance split between the U.S. and Canada, approximating somewhere between 45% and 25%, respectively. For the most part, these go by rail. Of our gross product price, freight represents approximately 15%.

We support Bill C-18 on rail regulatory reform in Canada. Its design and intent is parallel with the world economic influences we now face. To compete both at home and abroad, our products must be placed in the markets at competitive prices. Rail transportation is such a large component of this price that it must acknowledge these influences. If brought to fruition in Bill C-18, we can truly become economic partners, industry and rail, in support of the economic well-being of Canada now and in the future.

As a member of the Canadian Pulp and Paper Association, the Canadian Industrial Transportation League, and the Council of Forest Industries, we support the initiatives and briefs made on our behalf in respect to Bill C-18. As an individual member, we helped to develop and formulate their approach. It was because of a great deal of history and experience in working with the current National Transportation Act that we were able to see the inconsistency between it and the economic environment of the world.

We are now concerned that in part the thrust and intent of the bill could be jeopardized by these hearings. It is important

[Traduction]

rectement ou qui participent à la collecte de fibre de bois pour notre consommation. Notre liste de paye totale dépasse les 21 millions de dollars. Ajoutez à ceci de nombreux millions de dollars supplémentaires dépensés pour l'achat de matériaux et services qui profitent aux collectivités sur lesquelles nous influons. Nous coexistons ensemble: l'employé, la collectivité et l'industrie, chacun répondant à ses propres besoins dans une entreprise commune.

Une survie au sein de cette entreprise commune est fonction de la capacité de cette société ou de quelque société que ce soit d'être concurrentielle et de croître dans le marché. Une grande partie de nos coûts suit la loi de l'offre et de la demande et nos niveaux de services offerts. Ces mouvements, pour la plupart, sont en harmonie avec nos produits sur le marché. Toutefois, une partie importante de nos coûts porte sur le transport tout particulièrement le transport ferroviaire et ils sont différents. Nous dépensons plus de 30 millions de dollars annuellement pour le transport qui est isolé des forces concurrentielles.

L'article 279 de la Loi actuelle sur les chemins de fer qui permet l'établissement conjoint des prix par les sociétés de chemins de fer exclut la concurrence. Parce que nous sommes tenus à l'écart d'un fort réseau de transporteurs routiers au Canada et en Saskatchewan, aucune pression des forces extérieures n'est exercée sur les sociétés de chemins de fer pour qu'elles établissent des prix de façon concurrentielle. Nos marchés, mis à part le marché canadien, sont également aux États-Unis et à l'étranger. Ils représentent un total de 500 000 tonnes annuellement. Nous exportons 30 p. 100 de ce total outremer et le reste est divisé entre les États-Unis et le Canada, environ entre 45 p. 100 et 25 p. 100, respectivement. En grande partie, cela se fait par chemin de fer. Le fret représente environ 15 p. 100 du prix brut de nos produits.

Nous appuyons le projet de loi C-18 sur la réforme de la réglementation sur les chemins de fer au Canada. Sa conception et son objet sont parallèles aux influences du monde économique auxquelles nous devons faire face à l'heure actuelle. Pour être concurrentiels au pays et à l'étranger, nos produits doivent être mis en marché à des prix concurrentiels. Le transport ferroviaire est un élément si important du prix que nous devons reconnaître ces influences. Si cela se concrétise dans le projet de loi C-18, nous pouvons assurément devenir des partenaires économiques, l'industrie et les chemins de fer, au soutien du bien-être économique du Canada maintenant et dans le futur.

En tant que membres de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, de la Ligue canadienne de transport industriel et du Conseil des industries forestières, nous appuyons les initiatives et les mémoires présentés en notre nom au sujet du projet de loi C-18. À titre particulier, nous avons aidé à élaborer et à formuler leur approche. Et c'est en raison de notre vaste expérience de travail avec la loi actuelle nationale sur les transports que nous sommes en mesure de voir les écarts qui existent entre celle-ci et le milieu économique mondial.

À l'heure actuelle, nous craignons que les objectifs du projet de loi soient en partie mis en péril par ces audiences. Il est

[Text]

that the Senate Committee on Transportation and the Senate in general recognize the most significant element of the proposed new legislation: competition. Competition was deemed to be necessary for the economic well-being of rail, industry, and Canadians at large. It is this important feature that the legislation embraces. We see this in the form of competitive line rates, final-offer arbitration, and increased interswitching at 30 kilometres. Each of these shares the same importance, and one without the other would render the act and its objective inefficient.

No provision for acknowledging competitive forces would be in place, but a caution here has to be expressed that, for the act to be truly effective, it must recognize external influences beyond our border. The fact that we are Canadians gives us no guarantee that Canadian markets are inherently ours. We must work for them aggressively, both industry and rail together.

External competitive forces were intended to be part of the act, and they must be in order for us to achieve our goals. Without this very important element, the railways would be able to price at will, showing little or no concern for the marketplace and the viability of a shipper. In the absence of this, our position would substantially be worse, given the benefits available to the railways under C-18. The right to abandon stations and lines, and the right to confidential contract, would cause more shipper-receivers to become captive and subject to unequal treatment. As a company, we recognize our weakness in such an environment, and stand firm that the instruments intended to protect us from such abuse remain intact, as we see it in Bill C-18 as of the third reading in the House of Commons.

We acknowledge the right of the Senate to pursue the responsibilities we as Canadians have given. This hearing today is representative of that. It is your duty to gather all the facts and be cognizant of the need for the legislation, and of all relevant issues leading up to the third reading. These have been significant and the record stands for all to see. Transportation is an issue that affects all of us, and is crucial to our economic development.

What we see in Bill C-18 today is not the initiative of a few, nor is it recently or irrationally conceived. The seeds began more than 20 years ago and picked up momentum as time passed. The last two and a half years especially have been a very busy time for legislators and participants—the rail industry and the public at large—all contributing to the development of what we see today. It is a well thought-out, exciting piece of legislation, which unfortunately lies just beyond our grasp. We desperately need this legislation and want to get on with the job of doing business. We should not be reluctant to step briskly forward, for what is not ventured is not gained. This is not the time to draw back on the reins, but rather to relax them.

[Traduction]

important que le Comité sénatorial des transports et des communications et que le Sénat en général reconnaissent l'élément le plus significatif de la nouvelle loi envisagée, c'est-à-dire la concurrence. La concurrence a été jugée nécessaire au bien-être économique des chemins de fer, de l'industrie et des Canadiens en général. Il s'agit d'une caractéristique importante que la loi englobe. Nous voyons cela sous forme de taux conjoints concurrentiels, d'arbitrage des offres finales, et d'un accroissement des manœuvres interréseaux aux 30 kilomètres. Chacun de ces éléments a la même importance, et l'un sans l'autre rend la loi et ses objectifs inefficaces.

Aucune disposition pour reconnaissance des forces concurrentielles ne serait en place, mais il faudrait tout de même indiquer, à titre d'avertissement que, pour que la loi soit tout à fait efficace, elle doit reconnaître les influences externes en dehors de nos frontières. Le fait que nous soyons canadiens ne nous garantit absolument pas que les marchés canadiens nous appartiennent entièrement. Nous devons travailler à les conquérir de toutes nos forces, l'industrie et les chemins de fer ensemble.

Des forces concurrentielles externes, selon les prévisions, devaient faire partie de la loi et il doit en être ainsi pour que nous réalisions nos objectifs. Sans cet élément très important, les chemins de fer seraient en mesure d'établir des prix selon leur bon plaisir, se préoccupant peu ou pas du marché et de la viabilité d'un expéditeur. En l'absence de cela, notre position serait considérablement moins bonne, étant donné les avantages offerts aux chemins de fer par le projet de loi C-18. Le droit d'abandonner des gares et des lignes et le droit aux contrats confidentiels feraient en sorte que les expéditeurs-destinataires deviendraient plus captifs et victimes d'un traitement injuste. Et tant que société, nous reconnaissons notre faiblesse dans un tel environnement et sommes fortement persuadés du fait que les instruments visant à nous protéger d'un tel abus doivent rester intacts, comme nous le constatons dans le projet de loi C-18, en troisième lecture à la Chambre des Communes.

Nous reconnaissons au Sénat le droit d'exercer les responsabilités que nous, en tant que Canadiens, lui avons confiées. La présente audience, aujourd'hui, reflète cet état de chose. Il est de votre devoir de réunir tous les faits et de connaître les besoins relatifs à la législation et toutes les questions connexes conduisant à la troisième lecture. Cela s'est révélé important et les résultats sont probants. Le transport est une question qui nous touche tous, une question cruciale pour notre développement économique.

Ce que nous voyons dans le projet de loi C-18, aujourd'hui, n'est pas une initiative de quelques personnes, non plus qu'une conception récente ou irrationnelle. Les graines ont été semées il y a plus de 20 ans et se sont développées depuis. Les législateurs ainsi que les participants—l'industrie du chemin de fer et le public en général—ont été très occupés au cours des deux années et demi qui viennent de s'écouler, et tous ont contribué au développement de ce que nous voyons aujourd'hui. Il s'agit d'un projet de loi bien conçu et passionnant qui, malheureusement, se trouve toujours hors de notre portée. Nous avons désespérément besoin de cette loi et nous voulons continuer notre travail. Nous ne devrions pas hésiter à faire un brusque

[Text]

Keeping up to the competition can be compared to a race. For the winners there are the prizes; for the losers there is nothing. This is precisely the way this legislation should be viewed. Let us take that big step. Sure, there are risks, but the gains are so great for Canadians as a whole that we must move forward. What alternative do we have? Do we watch others reap the benefit as we sit in fear of the unknown? Definitely not. We move ahead, but optimize our risks, and recognize at the same time others' needs.

The bill has done this. The reins to draw back are available through annual reviews and four-year reviews. These are found in clauses 266 and 267 of the current publication of Bill C-18. This legislation has built-in controls for all parties, and it is important that this committee recognize this. We believe we can operate in a competitive environment just as well as our trading partners. If they can succeed, we can too. If transportation, and more importantly rail, can survive and forge ahead as we have seen through our neighbour's experience to the south, then we can confidently say the same for our Canadian carriers. To concede anything else would suggest that we are less able to deal with these forces. This we do not believe to be the case.

We recognize that there may be negative reaction to this, as there is with any good legislation, but it must be accepted for what it is in light of all that has transpired to date. As committee members and senators, you can appreciate the legislative process that has taken place to date. Any bill that has stood the test of reaction and come as far as this one deserves your support. It is backed by the will and desire of individual Canadians to succeed for the sake of Canada as a whole.

In closing, we urge your support and request that Bill C-18 move through the Senate speedily and unscathed. Thank you.

The Chairman: Thank you very much. Senator Stewart.

Senator Stewart: First, I would like to ask a little bit about your company. Why is Saskatoon Chemicals a natural part of your operation?

Mr. Anspach: In the pulping process we use chloralkalide products. Saskatoon Chemicals is sitting in a very favourable position in terms of the salt that is available in Saskatchewan. Saskatchewan is basically a saltbed. We pump brine up from the saltbeds and we produce chloralkalide products. They produce chlorine, caustic, sodium chlorate, hydrochloric acid and sodium hypochlorite. A most recent product, which is actually removed from the pulping industry, is calcium hypochlorite, which is used for purification of water, whether it in small towns or in swimming pools.

[Traduction]

pas en avant car qui ne risque rien n'a rien. Ce n'est pas le moment de retenir la bride mais plutôt de la relâcher.

Le fait d'essayer de soutenir la concurrence peut se comparer à une course. Pour les gagnants, il y a des prix; pour les perdants, il n'y a rien. C'est précisément sous cet aspect que la loi devrait être envisagée. Faisons ce pas de géant. Bien sûr, il y a des risques, mais les profits à en tirer sont si grands pour les Canadiens dans leur ensemble, que nous devons avancer. Quelle autre solution avons-nous? Allons-nous regarder les autres s'approprier les avantages pendant que nous restons inactifs par peur de l'inconnu? Sûrement pas. Nous devons avancer, mais optimiser nos risques et reconnaître en même temps les besoins des autres.

C'est ce qu'a fait le projet de loi. La bride à retenir a pris la forme d'examen annuels et d'examen tous les quatre ans. On les trouve aux clauses 266 et 267 du projet de loi C-18 actuel. Cette loi comporte des contrôles intégrés pour toutes les parties et il est important que le comité le reconnaisse. Nous estimons que nous pouvons fonctionner dans un environnement concurrentiel tout comme le font nos partenaires commerciaux. S'ils peuvent réussir, nous le pouvons également. Si le transport et plus particulièrement le chemin de fer peut survivre et aller de l'avant, comme nous l'avons vu d'après l'expérience de nos voisins du Sud, alors nous pouvons en toute confiance dire la même chose de nos transporteurs canadiens. Concéder autre chose, laisserait entendre que nous sommes moins en mesure qu'eux de faire face à ces forces. Nous ne croyons pas que ce soit le cas.

Nous reconnaissons qu'il peut y avoir des réactions négatives face à cela, comme il y en a vis-à-vis toute bonne législation, mais elle doit être acceptée pour ce qu'elle représente à la lumière de tout ce que nous avons appris jusqu'à maintenant. En tant que membres du comité et sénateurs, vous pouvez évaluer le processus législatif qui s'est déroulé jusqu'à maintenant. Tout projet de loi qui a passé le test des réactions et s'est rendu aussi loi mérite votre appui. Ce soutien est le fruit de la volonté et du souhait de chaque Canadien de réussir pour le Canada dans son ensemble.

En conclusion, nous demandons instamment votre appui et que le projet de loi passe rapidement par le Sénat et en sorte indemne. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Sénateur Stewart.

Le sénateur Stewart: En premier lieu, j'aimerais vous poser quelques questions au sujet de votre société. Pourquoi la Saskatoon Chemicals constitue-t-elle une partie naturelle de votre exploitation?

M. Anspach: Dans la fabrication de la pâte, nous utilisons des chlorures de métaux alcalins. La Saskatoon Chemicals se trouve dans une position très favorable pour ce qui est du sel disponible en Saskatchewan. La Saskatchewan est fondamentalement un lit salin. Nous pompions la saumure des gisements de sel et produisons des chlorures de métaux alcalins. Ils produisent du chlore, du caustique, du chlorate de sodium, de l'acide chlorhydrique et de l'hypochlorite de sodium. Un produit très récent qui en réalité a été retiré de l'industrie de la fabrication de la pâte est l'hypochlorite de calcium qui est uti-

[Text]

Senator Stewart: Your principal end product then is pulp and paper.

Mr. Anspach: Pulp at the current time.

Senator Stewart: You do not have a paper mill, but you are going to add one on. To whom are you selling your pulp—to what kind of consumer? Is it for someone who is making kraft paper or someone who is making a glazed paper?

Mr. Anspach: It is a bleached northern kraft softwood. The mill was actually built on that basis. It goes into fine papers in North America. There are a substantial number of machines in the Wisconsin area. We also have markets along the east coast of the U.S., some in Ontario and Quebec, isolated ones along the coast, Annacis Island in B.C., and some in Oregon and California.

Senator Stewart: What is there about your product which makes it saleable on the U.S. east coast and in the Pacific Northwest? Is it a special quality or is it just an established trading tradition?

Mr. Anspach: Every mill would like to think they have a finer quality of pulp and that theirs is the right pulp for a particular process. There are buyers who feel certain qualities of fibre, perhaps tear or tensile strength, suit their needs best. These discussions are ongoing among suppliers, manufacturers and purchasers. I suppose certain quality requirements are required. If you wanted to categorize pulp as pulp, it could be done as well.

Senator Stewart: What you are telling us is a variation on what I will call the shippers' theme. We have heard it again and again. It is that you operate in a highly competitive environment, that shipping costs are a large part of your gross cost, that shipping costs are too high in Canada, and that a good part of the excess cost is the result of the quasi monopoly or even the monopoly situation of one or more of the railway companies. Is that what you are saying?

Mr. Anspach: That is correct.

Senator Stewart: You are not adding a new mainline of argument. You are providing us with your own specific example

Mr. Anspach: To prove a point in terms of markets and how important freight is to us, several years ago when the pulp was first built, it was based on the North American market. Our markets were predominantly in the Wisconsin area and eastern U.S., along Maine and New York. We have seen those markets shrink because of high freight costs from about 150,000 tonnes down to roughly about 80,000. In the Canadian market,

[Traduction]

lisé pour la purification de l'eau qu'il s'agisse de petites villes ou de piscines.

Le sénateur Stewart: Votre principal produit final est donc la pâte et le papier.

M. Anspach: La pâte, à l'heure actuelle.

Le sénateur Stewart: Vous n'avez pas de fabrique de papier, mais vous voulez en ajouter une. À qui vendez-vous votre pâte—à quel genre de consommateurs? S'agit-il de quelqu'un qui fabrique du papier kraft ou de quelqu'un qui fabrique du papier satiné?

M. Anspach: Il s'agit de bois tendre du nord sélectionné pour pâte kraft et blanchi. La fabrique de papier a été en réalité construite à cette fin. Il sert à fabriquer des papiers fins en Amérique du Nord. Il y a un nombre considérable de machines dans la région du Wisconsin. Nous avons également des marchés sur la côte est des États-Unis, quelques-uns en Ontario et au Québec, des marchés isolés le long de la côte, à Annacis Island en Colombie-Britannique et quelques autres dans l'Oregon et en Californie.

Le sénateur Stewart: Quelle est la qualité particulière de votre produit qui le rend vendable sur la côte est des États-Unis et dans le nord-ouest du Pacifique? S'agit-il d'une qualité particulière ou tout simplement d'une tradition commerciale établie?

M. Anspach: Chaque fabrique de papier aimerait dire que la qualité de sa pâte est la plus fine et qu'elle a la pâte idéale pour un procédé particulier. Il y a des acheteurs qui estiment que certaines qualités de fibre, peut-être une résistance au déchirement ou une meilleure extensibilité conviennent mieux à leurs besoins. Les discussions à ce sujet sont interminables parmi les fournisseurs, les fabricants et les acheteurs. Je suppose qu'il doit y avoir une certaine qualité nécessaire du produit. Si vous voulez catégoriser la pâte en tant que telle, cela pourrait être fait également.

Le sénateur Stewart: Ce que vous nous racontez, est en définitive une variation sur ce que nous appelons le thème des expéditeurs. C'est un refrain que nous avons entendu et réentendu. C'est-à-dire que vous fonctionnez dans un milieu hautement concurrentiel, que les coûts d'expédition représentent une grande partie de votre coût brut, que les coûts d'expédition sont trop élevés au Canada et qu'une grande partie du coût excédentaire provient du quasi monopole voire du monopole de l'une ou plus des sociétés de chemin de fer. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. Anspach: C'est juste.

Le sénateur Stewart: Vous n'apportez pas d'éléments nouveaux à la discussion. Vous nous donnez uniquement un exemple qui vous est particulier.

M. Anspach: Pour ce qui est des marchés, j'aimerais vous prouver à quel point le fret est important pour nous; il y a quelques années, lorsque l'industrie de la pâte a été mise sur pied, elle a été fondée sur le marché nord-américain. Nos marchés se trouvent surtout dans le Wisconsin et dans la partie est des États-Unis ainsi que dans les États du Maine et de New York. Nous avons vu ces marchés rétrécir en raison des coûts élevés

[Text]

in Quebec and Ontario, we have seen our markets shrink from roughly 50,000 tonnes to barely 15,000 tonnes today.

We had to look at the export market. We shipped to Japan, the Mediterranean and northern Europe. We can lay product into those locations cheaper than we can put it into the eastern U.S. seaboard or eastern Canada. We go via Vancouver or via the Panama Canal. We cannot access European markets directly over Canada through Halifax. The freight kills us. We have had to totally change our market strategy. Freight has been a significant factor in the route we have gone. We are now exporting a large portion of our shipments over the Port of Vancouver.

Senator Stewart: I want to understand what you are saying. Let us talk specifically about the eastern Canadian market, where your share has been shrinking. Assuming your customers there do not regard your pulp as of materially superior quality to that of mills in eastern Canada, it is natural that you would be losing that market because the laws of economics say their transportation costs are going to be lower than yours. That would be true even in a highly competitive transportation market.

Mr. Anspach: Is that a question or are you looking for an acknowledgement?

Senator Stewart: I am looking for your comment on that.

Mr. Anspach: We have continued, over the years, to look at net-back. In the markets we would like to participate in, we will take lower net-back at the mill. We have maintained eastern Canadian markets and some U.S. markets at lower net-back because we know that we if relax and let those customers go and we lose them, we will most likely never get them back. We have to have our hands and our tentacles in all the marketplaces. That is why we participate in those marketplaces. We may not have the net-back that eastern Canadian mills do, but we sacrifice that to maintain markets.

Senator Stewart: This is going to be a caricature, and I state that in advance. But I want to put it as a caricature because I think by doing so, it brings out some of the features of the argument.

As I say, this bill is supported very heavily by shippers. I know you have not said this, but one gets the impression that the carriers, whether we are talking about rail or truck, the carriers are almost parasitic on the shippers; that instead of the carriers being there as a service to the shippers the reverse is true, the carriers are—I would not say living high off the shippers—living perhaps indolently, unproductively off the shippers. This is true whether we are talking about the president of Canadian Pacific or the various trade unions whose members are employed by Canadian Pacific.

[Traduction]

du fret et ils sont passés d'environ 150 000 tonnes à environ 80 000. Pour ce qui est du marché canadien, au Québec et en Ontario, nous avons vu nos débouchés fondre et passer d'environ 50 000 tonnes à à peine 15 000 tonnes à l'heure actuelle.

Nous avons dû nous tourner vers le marché d'exportation. Nous avons fait des expéditions au Japon, en Méditerranée et dans le nord de l'Europe. Nous pouvons livrer le produit à ces endroits à un coût moindre que nous ne pouvons le faire sur le littoral de l'est des États-Unis ou dans la partie est du Canada. Nous passons par Vancouver ou par le canal de Panama. Nous ne pouvons accéder aux marchés européens directement par le Canada en passant par Halifax. Le fret nous tue. Nous avons dû changer complètement notre stratégie en matière de marché. Le fret a constitué un facteur considérable dans la route que nous avons choisie. Nous exportons maintenant une grande partie de nos expéditions par le port de Vancouver.

Le sénateur Stewart: J'aimerais comprendre ce que vous dites. Parlons particulièrement du marché de l'est du Canada où vos débouchés ont considérablement rétréci. Si nous supposons que vos clients à cet endroit n'estiment pas que votre pâte est d'une qualité nettement supérieure à celle des fabriques de papier de l'est du Canada, il est naturel que vous perdiez ce marché parce que les lois de l'économie veulent que leurs coûts de transport soient inférieurs aux vôtres. Cela est vrai même dans un marché de transport fortement concurrentiel.

M. Anspach: S'agit-il d'une question ou cherchez-vous tout simplement une approbation?

Le sénateur Stewart: J'attends vos observations à ce sujet?

M. Anspach: Nous avons continué, au cours des ans, à envisager le revenu net. Dans les marchés que nous aimerions pénétrer, nous prendrions un revenu net moins élevé à l'usine. Nous avons maintenu nos marchés dans l'est du Canada et certains marchés aux États-Unis à un revenu net moindre parce que nous savons que si nous relâchons notre emprise et si nous laissons aller ces clients et si nous les perdons, il est peu probable que nous puissions les récupérer un jour. Nous devons mettre la main sur tous les marchés et y étendre nos tentacules. C'est pourquoi nous faisons partie de ces marchés. Nous n'avons peut-être pas le même revenu net que celui des fabriques de papier de l'est du Canada, mais nous sacrifions cette partie du revenu net pour conserver nos marchés.

Le sénateur Stewart: L'exemple que je vais vous donner est caricatural et je vous le dis à l'avance mais je veux le présenter ainsi parce que j'estime que cette façon de procéder fait ressortir certaines des caractéristiques de la discussion.

Comme je l'ai déclaré, les expéditeurs appuient très fortement le présent projet de loi. Je sais que vous n'avez pas dit cela, mais nous avons l'impression que les transporteurs, qu'il s'agisse du transport ferroviaire ou routier, les transporteurs sont presque des parasites des expéditeurs; et que, plutôt que les transporteurs soient au service des expéditeurs, c'est l'inverse qui est vrai, les transporteurs—je ne dirais pas qu'ils vivent merveilleusement bien aux dépens des expéditeurs—vivent peut-être de manière indolente et improductive aux dépens des expéditeurs. Ceci est vrai, qu'il s'agisse du président du Canadien Pacifique ou des divers syndicats ouvriers dont les membres sont à l'emploi du Canadien Pacifique.

[Text]

As I said initially, that is deliberately a caricature, the parasitic model. Taking out the exaggeration, is that not really what you are saying to us?

Mr. Anspach: I could recite a situation that happened back in 1984, 1985, December, January, when I sat in a pricing manager's office in Winnipeg with one of the railways and I said we have a plight; we, as Prince Albert Pulp—which it was back at that time—are losing millions of dollars and it was up into the \$20 millions and our expectations for the following year were not any better. We said we need some relief from the freight burden we are experiencing. The response was that we must take increases, we have price increases. That was the end of the conversation.

To us, \$20 million was a lot of money and it could have made the difference between us being or not being in business, depending on management. We were able to survive those hard times. We came through 1982, 1983, 1984 and 1985 and we are here in spite of the railways. I do not know if I could give you anything stronger than that. They have not been responsive to discussing rate decreases or maintaining rate levels. The reason they have not is because the rates are transparent; they were there for all to see. Our individual plight as Prince Albert Pulp was ignored because their overall view of all pulp shippers, looking at the rates, Prince Albert's decline, was they would have to roll back all the others. So if Prince Albert was to go down, they were not coming down with us.

Unfortunately, that is what we have had to deal with. We have freight transparency for everybody to see. The railways do not work for efficiencies. They get the increases by asking for them. They just put them through. They have little or no concern for the plight of shippers and receivers.

Senator Stewart: The financial condition of the two main railway companies is not one of great opulence. I think CP is in a better situation than CN. Assuming the result is a reduction in their revenues, where are they going to get the money to maintain their operations? I suppose there are two obvious ways, and these are the ones I mentioned earlier today. One is to eliminate or reduce service to small and remote shippers, and the second is to attempt to increase productivity. Do you think they could do either or both of these?

Mr. Anspach: I think productivity is a major area where they can reduce costs, and in turn pass them on to us, as well as contracting. We can demand, through the contractors, contracting different services levels, and we can help them create their efficiencies.

Senator Stewart: Mr. Chairman, I think other senators have questions.

[Traduction]

Comme je l'ai dit au départ, le modèle parasitaire est délibérément une caricature. Si nous mettons à part l'exagération, ne s'agit-il pas là en réalité de ce que vous voulez nous dire?

M. Anspach: Je pourrais relater un incident qui s'est produit en décembre 1984 ou en janvier 1985; je me trouvais alors dans le bureau d'un directeur de l'établissement des prix à Winnipeg en compagnie d'un représentant d'une des sociétés de chemin de fer et je lui déclarais que nous avions des difficultés économiques; nous, de la Prince Albert Pulp—qui était le nom de notre société à l'époque—perdons des millions de dollars; il s'agissait d'environ 20 millions de dollars et nous ne prévoyons pas que notre situation s'améliorera pour l'année qui vient. Nous avons déclaré avoir besoin d'un répit face au fardeau du fret que nous éprouvions à l'époque. La réponse a été que nous devons accepter les augmentations et que nous avions des augmentations de prix. Ainsi se termina la conversation.

Pour nous, 20 millions de dollars représentaient beaucoup d'argent et cela aurait pu faire la différence entre continuer de fonctionner ou non, selon la gestion. Nous avons survécu à ces temps difficiles. Nous avons survécu au cours de 1982, 1983, 1984 et 1985 et nous voici ici en dépit des chemins de fer. Je ne crois pas pouvoir trouver un argument plus fort que celui-là. Ils ne se sont pas montrés enclins à discuter de diminution de tarifs ou de maintien du niveau des tarifs. Ils ont adopté une telle attitude parce que les tarifs sont transparents; ils étaient évidents pour tous. Nos difficultés financières particulières en tant que Prince Albert Pulp n'ont pas été prises en considération en raison de leur opinion générale de tous les expéditeurs de pâtes (du point de vue des tarifs, du recul de Prince Albert) selon laquelle ils auraient dû revenir à des prix antérieurs pour tous les autres. Donc, si Prince Albert coulait, ils ne voulaient pas couler avec nous.

Malheureusement, voilà ce à quoi nous avons dû faire face. Nous avons la transparence des marchandises que tout le monde peut voir. Les chemins de fer ne visent pas les efficacités. Ils obtiennent des augmentations en les demandant. Ils ne font que les appliquer en se préoccupant peu ou point des difficultés des expéditeurs et des destinataires.

Le sénateur Stewart: La situation financière des deux principales sociétés ferroviaires n'est pas très florissante. Je crois que le CP est en meilleure position que le CN. Si jamais le résultat final est une réduction de leurs recettes, où vont-ils prendre l'argent pour poursuivre leurs activités? Je suppose qu'il y a deux façons évidentes de le faire et ce sont celles que j'ai mentionnées plus tôt aujourd'hui. L'une consiste à éliminer ou à réduire le service aux petits expéditeurs éloignés et l'autre, à essayer d'accroître la productivité. Pensez-vous qu'ils pourraient arriver à faire l'un ou l'autre ou les deux?

M. Anspach: Je crois que c'est surtout au niveau de la productivité qu'ils pourraient réduire les coûts, ce dont nous profiterions par ricochet, de même qu'au niveau de l'impartition. Nous pouvons exiger, par l'entremise des entrepreneurs, l'impartition de différents niveaux de services et nous pouvons les aider à créer les efficacités voulues.

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, je pense que d'autres sénateurs ont des questions à poser.

[Text]

Senator Le Moyne: In the long term, suppose the railroads augment their productivity, at the expense of what I do not know exactly, but there would be an expense to somebody. Are you not afraid that competition would finally be to the advantage of the U.S. in the long term?

Mr. Anspach: I think we are as good as the U.S. I think we are as competitive as they are. They have an advantage down in the U.S. right now with contracting and through the Staggers Rail Act. We need the same vehicle to be able to be on an equal footing with them. We can participate in markets. We compete in their individual markets right now, and as I heard earlier today with the Canadian Pulp and Paper Association, they are much larger than we are. Canadians are efficient. We have proven it at our mill. We have cut back on costs and we have done a lot of productivity, investments into our mill, and we manage to survive and we can continue to, and there is absolutely no reason why the railways cannot.

There are tremendous gains that they can make, and if people talk about sacrificing jobs, I am not sure this is an issue here. If you can recall back in the 1960s, they had 60,000 and 70,000 employees on one railway. They are down into the 20,000 range now, and that happened in spite of what we are dealing with today, and will continue to happen. It is advancement and it just part of the world we are dealing with.

Senator Le Moyne: Can you say something, sir, about the factor of safety in that eventual change in railroad productivity or management?

Mr. Anspach: Safety is an important issue. In Canada, the CP, of all the railways in North America, in the latest statistics I read, is number one. Canadian National is up around fifth, and that is a fair comparison. In the U.S., productivity gains and safety went hand in hand. Safety increased in the U.S. There is no reason why it cannot increase in Canada, and so we see it is an issue but it is resolved simply by the fact that it is a process that does happen and is in hand right now. As you go through productivity gains, you also look at safety factors.

Senator Le Moyne: What kinds of technical changes would you see in the railway to help a company like yours, which ships in bulk? Would you think that modular trains or unit trains should be generalized? Would it be to your advantage and that of the railroads, or is your volume of production not sufficient?

Mr. Anspach: I do not want to scoop what is happening at our mill right now, but as of this week we are preparing a unit train to Vancouver in order to look at productivity and gains in this area. We have gone to the railways to try it and to see

[Traduction]

Le sénateur Le Moyne: À long terme, je suppose que les chemins de fer augmenteront leur productivité aux dépens de quoi je ne le sais pas exactement, mais cela se fera aux dépens de quelqu'un. Ne craignez-vous pas que, à long terme, les États-Unis finissent par avoir l'avantage de la concurrence?

M. Anspach: Je pense que nous nous classons aussi bien que les États-Unis. Je pense que nous sommes aussi concurrentiels qu'eux. À l'heure actuelle, les États-Unis sont favorisés par les procédures d'impartition et par la Staggers Rail Act. Nous avons besoin du même véhicule pour pouvoir nous placer sur un pied d'égalité avec eux. Nous pouvons pénétrer leurs marchés. Nous les concurrençons déjà sur leurs marchés individuels et, d'après le témoignage de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers que j'ai entendu plus tôt aujourd'hui, ils sont beaucoup plus gros que nous. Les Canadiens sont efficaces. Notre usine en est la preuve. Nous avons réduit nos coûts et avons fait beaucoup d'investissements pour améliorer la productivité de notre usine, et nous réussissons à survivre et continuerons de le faire, et je ne vois absolument pas pourquoi les chemins de fer ne pourraient pas en faire autant.

Il y a des gains énormes à réaliser et, lorsqu'on parle de couper des postes, je ne suis pas certain que cela soit la solution indiquée ici. Rappelez-vous les années 60 où l'un des chemins de fer avait à son service 60,000 et même 70,000 employés. Il n'en compte plus aujourd'hui que quelque 20,000 et cela est arrivé malgré ce qui se passe aujourd'hui et continuera de se produire. Cela fait partie du progrès et du monde dans lequel nous vivons.

Le sénateur Le Moyne: Pouvez-vous nous parler, Monsieur, des répercussions qu'aurait sur la sécurité ce changement dans la productivité ou dans la gestion des chemins de fer?

M. Anspach: La sécurité est une question importante. Au Canada, les plus récentes statistiques dont j'ai pris connaissance révèlent que le CP se classe au premier rang de tous les chemins de fer en Amérique du Nord pour ce qui est de la sécurité. Le Canadien National vient à peu près au cinquième rang et c'est là une comparaison juste. Aux États-Unis, les gains de productivité sont allées de pair avec l'amélioration de la sécurité. La sécurité s'est améliorée aux États-Unis. Il n'y a pas de raison pour qu'il ne puisse en être de même au Canada et c'est donc une question centrale qui se trouve résolue du simple fait qu'il s'agit d'un processus normal dont nous sommes en train de nous occuper. En effet, à mesure que nous réalisons des gains de productivité, nous examinons les facteurs de sécurité.

Le sénateur Le Moyne: À votre avis, quelles sortes de changements technologiques dans le réseau ferroviaire pourraient aider une société comme la vôtre qui expédie des marchandises en vrac? Pensez-vous que l'emploi de trains modulaires ou de trains-bloc devrait être généralisé? Cela serait-il profitable à votre société et aux chemins de fer ou votre volume de production est-il insuffisant?

M. Anspach: Je ne veux pas dévoiler ce qui se passe en ce moment à notre usine, mais, depuis cette semaine, nous préparons un train-bloc à destination de Vancouver pour examiner la productivité et les gains possibles dans ce secteur. Nous nous

[Text]

whether it works for them as well as for us. If it does, then we will forge ahead with it. I am sure it will. The unit trains have worked in other areas.

Senator Le Moyne: Were their reactions positive, sir?

Mr. Anspach: Their reactions in this particular case were positive. They want to go ahead. But I want to say right now that the chance for me to recoup some gains from it are small because the railways do not compete against each other. They may want to hold the same level of rates. My thrust in this area is tied in with this regulation. I want to be able to use this particular service with Bill C-18 or the new National Transportation Act. This is what we are striving for.

Senator Spivak: I have one question, if you do not mind. How long have the conditions you are describing as a shipper vis-à-vis the railways been in effect? The last act was in 1967, was it not?

Mr. Anspach: This is correct.

Senator Spivak: It also was a reform kind of act. How long have you been in business? Perhaps this is a better question. Through the course of your business experience, is this something that has increased as a detrimental effect of the current railway regulations? Has it increased in the last few years or is it something of long standing?

Mr. Anspach: The joint pricing—I hope I am answering this correctly—has been the main stumbling block. Captive shippers as well—

Senator Spivak: You mean the collective pricing—is this what you mean?

Mr. Anspach: Collective pricing has been the main stumbling block for us to get effective rates to move our goods to the marketplace. The railways' price is based on the highest cost.

My history goes back to rail. I started with the railroad. I picked up the phone on the rates desk and negotiated prices for people. I phoned the local CPR agent. I got his file. I put together my correspondence and sent it off to CP pricing and CN pricing. The response was the same rate to the shipper. What did he have to bargain with? He had trucks, providing there were trucks there to handle his shipments.

This is not the case with the Prince Albert pulp division. We load 16 to 20 rail cars a day. This represents to us anywhere from 60 to 80 truckloads a day. In one day, at the beginning of loading, we would load 60 to 80 trucks out of our plant, but to a cycle to Wisconsin it would take five days. In a cycle on any one given day, we would have five times 80 truckloads; we could have 400 truck loads in service.

[Traduction]

sommes adressés aux «chemins de fer» pour l'essayer et pour voir s'il fonctionne aussi bien pour eux que pour nous. Si les résultats sont bons, nous irons de l'avant avec ce train. Je suis certain des résultats. Les trains-bloc ont marché dans d'autres secteurs.

Le sénateur Le Moyne: Ont-ils eu des réactions positives, Monsieur?

M. Anspach: Leurs réactions dans ce cas particulier ont été positives. Ils veulent aller de l'avant. Mais je tiens à ajouter tout de suite que nos chances d'en tirer des gains sont minces étant donné que les chemins de fer ne se font pas concurrence. Ils peuvent vouloir offrir des taux de même niveau. La relance dans ce secteur dépend de ce règlement. Je veux pouvoir utiliser ce service particulier avec le projet de loi C-18 et la nouvelle Loi nationale sur les transports. C'est ce que nous espérons obtenir.

Le sénateur Spivak: J'ai une question à poser si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Depuis quand la situation dont vous faites état entre les expéditeurs et les chemins de fer existe-t-elle? La dernière loi remonte à 1967, n'est-ce pas?

M. Anspach: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Il s'agissait aussi d'une sorte de réforme. Depuis combien de temps faites-vous des affaires? Je devrais peut-être formuler cette question autrement. D'après votre expérience des affaires, cette augmentation est-elle un effet préjudiciable des règlements actuels sur les chemins de fer? Remonte-t-elle à quelques années ou est-elle de longue date?

M. Anspach: L'établissement conjoint des prix—j'espère que je réponds bien à cette question—a été la principale pierre d'achoppement. Les expéditeurs captifs eux aussi—

Le sénateur Spivak: Vous voulez dire l'établissement des prix en commun—n'est-ce pas?

M. Anspach: L'établissement en commun des prix a été le principal obstacle que nous avons eu à surmonter pour obtenir des taux efficaces qui nous permettent d'offrir nos marchandises sur le marché. Le prix des chemins de fer est basé sur le coût le plus élevé.

Mon passé est lié aux rails. J'ai débuté dans le secteur du transport ferroviaire. Je négociais les prix au téléphone pour l'expéditeur. Je téléphonais à l'agent du CPR. J'obtenais son dossier. Je rassemblais mon courrier et j'envoyais le tout aux services de fixation des prix du CP et du CN. Tous deux offraient le même taux à l'expéditeur. Qu'avait-il pour marchander? Il avait des camions si camions il y avait pour manutentionner ses expéditions.

Ce n'est pas le cas de la division des pâtes de Prince Albert. Nous chargeons tous les jours de 16 à 20 wagons, ce qui représente pour nous entre 60 et 80 camionnières par jour. Au début de la journée, nous chargeons de 60 à 80 camions de marchandises prêtes à livrer, mais le cycle d'expédition au Wisconsin prendrait cinq jours. Dans un cycle, en un jour donné, nous aurions cinq fois 80 camionnières; nous pourrions avoir 400 camionnières en service.

[Text]

There is not this volume of trucks in Prince Albert. Not even Saskatchewan could accommodate it—and, I venture to say, any of the mills in western Canada and perhaps even the ones out east, given your large volume of trucks.

The Chairman: Are there any other questions? Thank you very much, sir, for your presentation.

Mr. Anspach: Thanks a lot.

The Chairman: The next witness is The Coal Association of Canada, Mr. Dick Marshall, president, and G. Dikers.

Mr. Dick Marshall, President, Coal Association of Canada: We appreciate the opportunity to appear before this committee on this very important piece of legislation. The Coal Association of Canada represents virtually all of the coal producers in Canada. I would like to point out that the tonnage of coal shipped on Canada's railways is one of the largest single commodities, exceeded only in 1986 when total grains surpassed coal shipments. Therefore, our remarks are particularly related to the issue of rail transportation. We do not feel informed enough to discuss those aspects dealing with air or trucking.

The Canadian coal industry is an important industry. It is a capital-intensive industry and a high-risk business activity. In the years 1980 to 1985, we brought five new mines into production, with a new capital investment of \$5.6 billion. Our export sales total approximately \$2 billion per year, about equal to the value of all the automobiles imported into this country. It is an important industry.

We have seen significant growth in our export markets, both in metallurgical and thermal coal. Our share of world market for internationally traded metallurgical coals has risen from 11.4% in 1980 to 15.8% in 1985. Our virtually new thermal export coal industry has risen from 1% of the world market in 1980 to 4% in 1985. Unfortunately, this has been virtually profitless growth. Because of the world recession, supply and demand have been out of balance. This has been exacerbated by the fact that the Canadian dollar has been strong with respect to the currencies of our two competitor countries: Australia and South Africa. The result has been a dramatic erosion of prices for Canadian thermal and metallurgical coals, in the order of 30% or more over the last three years. Our industry has responded aggressively and responsibly to these economic pressures. We have seen an increase in productivity on the order of 30%. We now produce more coal with 2,000 fewer employees than we had three or four years ago.

In spite of these concerted efforts by us, the economic viability of our industry is now a matter of deep concern. The key word, once "growth", is now simply "survival". Overlaying this situation is the effect of the recent rapid rise in the value of the Japanese yen, which is forcing economic changes never seen before in the Japanese steel industry, which in turn are having serious repercussions in the Canadian coal industry.

[Traduction]

Il n'y a pas ce volume de camions à Prince Albert pas même en Saskatchewan—et, si j'ose dire, dans aucune des usines de l'Ouest canadien et peut-être pas même dans celles de l'Est, compte tenu de votre volume élevé de camions.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie beaucoup, Monsieur, de votre présentation.

M. Anspach: Merci.

Le président: Les témoins suivants sont Monsieur Dick Marshall, président de la Coal Association of Canada, et Monsieur G. Dickers.

M. Dick Marshall, président de la Coal Association of Canada: Nous sommes heureux de pouvoir témoigner devant le comité au sujet de cette loi d'une très grande importance. La Coal Association of Canada représente pratiquement tous les producteurs canadiens de charbon. J'aimerais vous signaler que le charbon expédié par les chemins de fer canadiens se classe depuis toujours parmi les marchandises les plus expédiées, sauf en 1986 où les exportations totales de grain ont dépassé celles du charbon. Par conséquent, nos remarques concernent particulièrement la question du transport par fer. Nous estimons ne pas être assez renseignés pour aborder les aspects du transport par air et du camionnage.

L'industrie canadienne du charbon est importante. C'est une industrie capitaliste très risquée. De 1980 à 1985, nous avons mis en exploitation cinq mines et engagé des capitaux de 5,6 milliards de dollars. Nos ventes à l'exportation s'élèvent à environ 2 milliards de dollars par année, ce qui équivaut à peu près à la valeur de toutes les automobiles importées au pays. C'est une industrie importante.

Nos marchés à l'exportation du charbon métallurgique et thermique se sont accrus considérablement. Notre part du marché mondial du charbon métallurgique est passée de 11,4 p. 100 en 1980 à 15,8 p. 100 en 1985. La part du marché de notre toute nouvelle industrie de charbon thermique exporté est passée de 1 p. 100 en 1980 à 4 p. 100 en 1985. Malheureusement, cette augmentation a été presque sans profit. La récession mondiale a créé un déséquilibre dans l'offre et dans la demande. Ce déséquilibre a été exacerbé par le fait que le dollar canadien était fort par rapport aux devises de nos deux pays concurrents, soit l'Australie et l'Afrique du Sud. Cela a donné lieu à une érosion dramatique des prix du charbon thermique et métallurgique canadien, de l'ordre de 30 p. 100 ou plus au cours des trois dernières années. Notre industrie a réagi très fortement et avec sérieux à ces pressions économiques. Nous avons connu une augmentation de productivité de l'ordre de 30 p. 100. Nous produisons maintenant plus de charbon avec 2 000 employés de moins qu'il y a trois ou quatre ans.

Malgré ces efforts concertés de notre part, la viabilité économique de notre industrie suscite maintenant de vives inquiétudes. Le mot-clé n'est plus «croissance», mais simplement «survie». À cela vient s'ajouter l'effet de la récente hausse rapide du yen japonais qui entraîne des changements économiques jamais vus auparavant dans l'industrie sidérurgique japonaise, changements qui ont, à leur tour, des sérieuses répercussions sur l'industrie houillère du Canada.

[Text]

As Canadian producers we thus must move swiftly, utilizing all available means to maintain or improve our market position. Since transportation is such an important element of our export industry and for all Canadian coal movements within the country, we are appearing before this committee.

I would like to very briefly summarize the key elements of our brief. As to the position of the Coal Association of Canada regarding transportation legislation in general, we consider it imperative that any changes in transportation legislation or regulations be based on the fundamental notion of enhancing export trade.

The position put forward by the Coal Association of Canada is unanimous with the exception of one of our member companies. Our message is straightforward. The majority of the provisions contained within the new transportation legislation are beneficial to the coal industry. They should result in a new balancing of the negotiation of freight rates between coal and railway companies. This realignment will hopefully result in lower rail freight rates and will thereby enhance our competitive position internationally.

The railways require the freedom to operate without unnecessary regulation. We consider the competitive access provisions contained in this bill to be essential, since coal shippers are captive to the railway mode and are generally captive to an individual railway. There are only two coal mines currently in operation in Canada not dependent on one railway company. No viable alternative intramodal or intermodal competition presently exists, nor is it likely to be created. Conversely, railway branch lines and infrastructure are captive to the mines for which they have been created. Regulations therefore must be fair to both parties and must allow a competitive situation from all perspectives.

In short, we look to the new transportation legislation to provide the mechanism to obtain the delicate balance we require between an economic, efficient and adequate transportation system and the lowest total cost to protect the interest of the coal industry.

The railroads are an important part of our business. In 1986 total shipments of coal exceeded 30 million tonnes; total rail-tonne miles in 1986 were approximately 23 billion. The dependability and efficiency of Canadian railroads in transporting coal are acknowledged worldwide and are part of our international marketing strategy of dependability and reliability.

However, herein lies a paradox: while we enjoy one of the lowest cost-per-tonne mile rates for coal shipments, we also have the highest total cost due to our length of haul. Our average haul distance is 10 times greater than that of our largest competitor. Rail transportation represents the single greatest cost item for the Canadian coal industry. Some 35% to 50% of our price of coal is made up of rail transportation charges. In

[Traduction]

En tant que producteurs canadiens, nous devons donc agir rapidement en utilisant toutes les ressources disponibles pour maintenir ou améliorer notre position sur le marché. C'est parce que le transport est un élément très important de nos exportations et de tous les mouvements de charbon canadien au pays que nous témoignons devant ce comité.

J'aimerais résumer très brièvement les principaux éléments de notre exposé. Quant à la position de la Coal Association of Canada concernant la réglementation du transport en général, nous estimons que tout changement à la Loi ou aux règlements sur les transports doit tenir compte d'un principe fondamental, à savoir l'augmentation du commerce d'exportation.

Le point de vue mis de l'avant par la Coal Association of Canada fait l'unanimité de nos sociétés membres à l'exception d'une seule. Notre message est simple. La plupart des dispositions contenues dans la nouvelle loi sur les transports sont avantageuses pour l'industrie houillère. Elle devrait rééquilibrer la négociation des tarifs-marchandises entre les sociétés houillères et ferrovières. Ce rajustement devrait avec un peu de chance se traduire par une baisse des tarifs-marchandises des chemins de fer et, de ce fait, par une amélioration de notre position concurrentielle sur les marchés internationaux.

Les chemins de fer doivent être libres de fonctionner sans réglementation inutile. Nous sommes d'avis que les dispositions relatives à l'accès concurrentiel contenues dans ce projet de loi sont essentielles étant donné que les expéditeurs de houille sont tributaires du transport ferroviaire et généralement d'un des deux chemins de fer. Il y a seulement deux mines de houille, actuellement en exploitation au Canada, qui ne dépendent pas d'une seule société ferroviaire. Pour l'instant, il n'existe pas de service viable de transport intramodal ou intermodal et il ne devrait vraisemblablement pas y en avoir à l'avenir. Réciproquement, les embranchement et l'infrastructure des chemins de fer sont tributaires des mines pour lesquelles ils ont été créés. Les règlements doivent donc être justes pour les deux parties et permettre la concurrence de tous les points de vue.

Bref, nous comptons sur la nouvelle loi sur les transports pour assurer l'équilibre fragile dont nous avons besoin entre un réseau de transport économique, efficace et adéquat, et un coût total le plus faible possible pour protéger les intérêts de l'industrie houillère.

Les chemins de fer sont une partie importante de notre industrie. En 1986, les expéditions totales de houille ont dépassé 30 millions de tonnes et le nombre total de milles-tonnes expédiés par chemin de fer s'élevait à près de 23 milliards. La fiabilité et l'efficacité dont font preuve les chemins de fer canadiens dans le transport de la houille sont reconnues dans le monde entier et font partie de notre stratégie de commercialisation commerciale.

Toutefois, il y a ici un paradoxe: bien que nos taux d'expédition de houille soient parmi les plus faibles par mille-tonne, notre coût total est aussi le plus élevé à cause de notre parcours. Notre parcours moyen est dix fois supérieur à celui de notre plus important concurrent. Le transport ferroviaire est l'élément du coût de revient le plus élevé de l'industrie houillère canadienne. En effet, les frais de transport par chemin de

[Text]

1986 this amounted to \$662 million, a rail freight bill for the coal producers alone.

The relationship between the coal industry and the railroads is interdependent and absolute. It has become an absolute relationship over time because no other sufficient means of transporting our commodity to tide water has emerged. We are truly captive shippers, captive to the railway mode and generally captive to an individual railway. This captivity or lack of choice in transportation alternatives has influenced our approach to this question of revised transportation legislation.

We commend the federal government for the initiative in tackling this complex regulatory review and preparing new legislation. We regard the opportunity to review and comment on the reformation of the act as an excellent step in the consultative process.

From the very start we were active in the dialogue concerning the new transportation legislation. After the initial publication of the *Freedom to Move* position paper in July 1985, we made a detailed analysis of the proposals as they related to the railroad transportation.

In the fall of 1985 we presented our findings to the Ministry of Transport. Numerous meetings were held with ministry staff to further explain our position. Also our board of directors and transportation standing committee members met with the railway executives on a number of occasions to field the carriers' concerns.

In November 1985 The Coal Association of Canada appeared before the House of Commons Standing Committee on Transport. During the winter of 1986 the association joined the Coalition of Concerned Shippers, a group formed to further dialogue with various government agencies. Our association also contributed to the Trotter report commissioned by the Ministry of Transport. In March 1987 we appeared once again before the House of Commons Standing Committee on Transport to express our views regarding Bill C-18.

With this brief background we will now highlight our views concerning the legislation. We are supportive of the legislation and the attendant working paper *Freedom to Move*. They present a total package of provisions that will assist shippers in their dealings with the railroads.

The beneficial provisions we refer to include final-offer arbitration. Final-offer arbitration is seen by the coal industry as a very useful mechanism to resolve disputes when negotiations fail. It is our view that the very fact that this avenue of recourse exists will instill a greater desire upon all to negotiate a successful conclusion. The second provision is public interest appeal provision. The revised public interest appeal section provides a useful alternative for individual shippers to appeal freight rates or other conditions. We consider this to be a vital part of any revised transportation legislation.

[Traduction]

fer comptent pour 35 p. 100 à 50 p. 100 du prix de notre houille. En 1986, la facture du trafic-marchandises ferroviaire des seuls producteurs de houille s'élevait à 662 millions de dollars.

Les sociétés houillères et les chemins de fer ont une relation d'interdépendance absolue. Cette relation est devenue absolue au fil du temps parce que nous n'avons pas trouvé d'autres moyens de transporter la houille au littoral. Nous sommes de véritables expéditeurs captifs, tributaires du transport ferroviaire et généralement tributaires d'un chemin de fer. Cette captivité ou l'absence d'autres moyens de transport a influencé notre façon d'aborder la Loi révisée sur les transports.

Nous louons l'initiative du gouvernement fédéral qui s'est attaqué à cette tâche de révision complexe et qui a rédigé la nouvelle Loi. Nous considérons la possibilité d'examiner et de commenter le nouveau libellé de la Loi comme une excellente étape du processus consultatif.

Dès le début, nous avons pris une part active aux dialogues sur la nouvelle Loi sur les transports. Après la publication initiale du document de travail *Aller sans entraves* en juillet 1985, nous avons fait une analyse détaillée des propositions qui touchaient au transport ferroviaire.

À l'automne 1985, nous avons présenté nos résultats au ministère des Transports. Nous avons eu de nombreuses rencontres avec les fonctionnaires du Ministère pour leur expliquer davantage notre position. De même, les membres de notre comité de directeurs et du Comité permanent des transports se sont réunis avec les responsables des chemins de fer à plusieurs reprises pour discuter des inquiétudes des transporteurs.

En novembre 1985, la Coal Association of Canada a témoigné devant le Comité permanent des transports de la Chambre des Communes. Durant l'hiver 1986 l'association a adhéré à la Coalition of Concerned Shippers, un groupe constitué pour poursuivre le dialogue entamé avec divers organismes gouvernementaux. Notre association a également contribué au rapport Trotter commandé par le ministre des Transports. En mars 1987, nous avons de nouveau témoigné devant le Comité permanent des transports de la Chambre des Communes pour exprimer nos vues sur le projet de loi C-18.

Sur ce bref résumé, nous allons enchaîner avec nos vues sur la loi. Nous appuyons la loi et le document de travail afférent *Aller sans entraves*. Ils contiennent un ensemble de dispositions qui aideront les expéditeurs dans leurs rapports avec les chemins de fer.

Les dispositions avantageuses auxquelles nous faisons allusion comprennent l'arbitrage des offres finales. Cette forme d'arbitrage est considérée par l'industrie houillère comme un mécanisme très utile pour résoudre les différends en cas d'échec des négociations. À notre avis, le simple fait que ce recours existe insufflera à tous un plus grand désir de trouver des solutions négociées. La deuxième disposition est celle de l'appel dans l'intérêt public. Cette section révisée offre aux différents expéditeurs la possibilité d'en appeler des tarifs-marchandises ou d'autres conditions fixées. Nous estimons que c'est là un élément essentiel de toute loi révisée sur les transports.

[Text]

On competitive access provisions, we feel the provisions contained within the legislation will provide the competitive atmosphere we require to negotiate freight rates that will enable the coal producers to continue to participate in the highly competitive world markets. We remind you that it is our perception that the existing transportation legislation gives the railways a distinct negotiating advantage. We look to these provisions to help to balance the scales.

We would now like to move to the second part of our message. The success of the coal industry and the railways is inextricably intertwined. While lower freight rates are required if we are to remain competitive in the international marketplace, the revenue received by the railways for coal traffic must be sufficient to ensure efficiency, productivity and performance of the unit trains that move our commodity to port. The railways should not be hampered by regulations that discourage technological advances and more efficient use of labour.

Bill C-18 is not a perfect piece of legislation. In this regard it does not differ from most other bills. It is a compromise that has resulted from over two and one-half years of study and consultation. There are a number of things shippers wanted that are not in the bill. However, we are prepared to live with it because it provides a much better environment than the current legislation. It is our view that the provisions for review are adequate to address future concerns.

In conclusion, we thank you for the opportunity to appear before this committee to express our views and to continue to be part of the consultative process. We urge the Senate to pass Bill C-18 without amendment or undue delay. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Stewart: On page 5, when you were speaking about competitive access provisions, you say the provisions of the bill will provide the competitive atmosphere required to negotiate freight rates that will enable the coal producers to continue to participate in the highly competitive world markets. You anticipate that there will be a reduction in freight rates. Back on page 2 you say that you enjoy one of the lowest costs per tonne-mile for rail shipments. But you also go on to say that you have the highest total cost due to the length of the haul. So the real problem is the length of the haul. It is not really the low per-tonne rate; it is the length of your haul. Perhaps what you are really saying is that you have a natural disadvantage, and that in a highly competitive world Canada cannot compete. Is that really the bottom line?

Mr. Marshall: No, it is not the bottom line, because if that were the bottom line we would never have been in the business of supplying coal to international markets. The comparisons you make are correct. As we indicated, we have one of the lowest mile per tonne rates, but that can be a very misleading figure. It certainly is not the lowest in the world; it is not as low as some of our competitors.

[Traduction]

Quant aux dispositions sur l'accès concurrentiel, nous sommes d'avis que celles qui sont contenues dans la loi créeront le climat concurrentiel dont nous avons besoin pour négocier des tarifs-marchandises qui permettront aux producteurs de houille de maintenir leur participation sur les marchés mondiaux où la concurrence est très vive. Nous tenons à vous rappeler que nous croyons que la loi actuelle sur les transports donne aux chemins de fer un net avantage de négociation. Nous comptons sur ces dispositions pour équilibrer les échelles.

Nous aimerions maintenant passer à la seconde partie de notre message. Le succès de l'industrie houillère et celui des chemins de fer sont inextricablement liés. Bien qu'il nous faille des tarifs-marchandises inférieurs pour rester concurrentiel pour le marché international, les recettes que les chemins de fer reçoivent pour le trafic de la houille doivent être suffisantes pour assurer l'efficacité, la productivité et la performance des trains-bloc qui amènent nos marchandises à bon port. Les chemins de fer ne devraient pas être gênés par des règlements qui découragent les progrès technologiques et l'utilisation plus efficace de la main-d'œuvre.

Le projet de loi C-18 n'est pas un texte de loi parfait. À cet égard, il ne diffère pas de la plupart des autres projets de loi. C'est un compromis qui est le fruit de plus de deux ans et demi d'étude et de consultation. Il y a un certain nombre de choses que les expéditeurs voulaient et qui ne figurent pas dans le projet de loi. Toutefois, nous sommes prêts à nous en accommoder parce qu'il constitue un cadre de beaucoup supérieur à celui de la loi actuelle. À notre avis, les dispositions à l'étude sont adéquates pour ce qui a trait à toute inquiétude future.

En conclusion, je vous remercie de m'avoir permis de témoigner devant ce comité pour exprimer nos vues et de continuer de faire partie du processus consultatif établi. Nous prions instamment le Sénat d'adopter le projet de loi C-18 sans amendement ni délai indu. Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Stewart: À la page 5, où il est question des dispositions relatives à l'accès concurrentiel, vous dites que ces dispositions du projet de loi créeront le climat concurrentiel dont vous avez besoin pour négocier des tarifs-marchandises qui permettront aux producteurs de houille de maintenir leur participation sur les marchés mondiaux où la concurrence. Nous prévoyons une réduction des tarifs-marchandises. À la page 2, vous dites que vous jouissez d'un des taux les moins élevés par mille-tonne pour les expéditions par chemin de fer. Mais vous poursuivez aussi en disant que vous avez le coût le plus élevé à cause du parcours. Ce n'est donc pas vraiment le faible taux par tonne; c'est votre parcours. Ce que vous êtes peut-être en train de dire c'est que vous souffrez d'un désavantage naturel et que, dans un monde hautement concurrentiel, le Canada ne peut soutenir la concurrence. Est-ce vraiment cela le fond de votre pensée?

M. Marshall: Non, ce n'est pas le fond de ma pensée, parce que si cela l'était, nous ne serions pas en train d'approvisionner les marchés mondiaux en charbon. Les comparaisons que vous faites sont justes. Comme nous l'avons dit, nous avons l'un des plus faibles ratio de milles par tonne, mais ce chiffre peut être trompeur. Ce n'est certes pas le plus faible du monde; il n'est pas aussi bas que chez certains de nos concurrents.

[Text]

Senator Stewart: I was quoting your document.

Mr. Marshall: Yes, that is right there.

Mr. L.G. Dikers, Coal Association of Canada: If I might address that, senator, there are several aspects to competitiveness. As our statement indicated, we have increased our competitiveness world-wide in exporting thermal coal. However, conditions world-wide change. At the time we made our major investments here in Canada, and the railroads made companion investments to improve their productivity, other things overtook us world-wide.

Legislation in our competitive countries has been completely modified, as in the case of the United States. It has been changed in countries such as South Africa and Australia, where they have total control of rail freight rates. They can gerrymander the charge to the mining companies to fulfil national objectives, because they are charging far more than the actual cost of transportation. We have none of those mechanisms available to us, either as a coal industry or as a rail industry, because of the strictures placed upon both of us now in the current transportation act.

As our predecessor up on the stand mentioned, rail freight rates in Canada are transparent. Any changes the railroad makes in increasing its productivity are broadcast to the world. And our customers seize upon that information and screw the ratchet one more notch, and we lower our prices. We have no measures in current legislation to protect our competitive advantage in the railroads... of their innovative efforts to remain one of the most efficient rail systems in the world.

As the world changes and as the competition in rail changes, we must give the railroads the opportunity to make positive changes to increase their efficiency vis-à-vis the rest of the world. At the same time, we must protect those changes to the degree that we are not giving away competitive secrets. We can no longer broadcast to the world what our in-country freight rates are. When you accept that premise and you look at the captive nature of us shippers, you must have a balancing of the negotiations of confidential contracts.

There must be something that would continue to keep the railroads striving toward more efficient operation. The only thing available to us is competition. They must measure their performance against competition. Otherwise we will drift slowly into the backwater of stagnation, as far as innovation in our rail system is concerned. We must maintain the leading edge of technology with our rail system.

I have said a lot of words to attempt to summarize something, but without a change in the legislation, we as shippers do not feel our primary transportation means can remain competitive. And that is what we are asking—that you give them the tools to do that. I think they are strong enough and their management is good enough. They have demonstrated that in the past. We will maintain our edge in world transportation. Thank you.

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Je lisais de votre document.

M. Marshall: D'accord.

M. L. G. Dikers, Association charbonnière canadienne: Permettez-moi de répondre, Sénateur. La compétitivité à plus leurs aspects. Comme nous le disons dans notre déclaration, notre compétitivité dans l'exportation mondiale du charbon thermique s'est accrue. Mais la conjoncture mondiale a changé. Au moment où nous faisons de très gros investissements au Canada et où les chemins de fer agissaient de même pour relever leur productivité, des changements sont opérés dans le monde.

La législation dans les pays concurrent a été modifiée de fond en comble, aux États-Unis, par exemple. Elle a été changée dans des pays comme l'Afrique du Sud et l'Australie, où le contrôle des taux du fret ferroviaire est total. Ils peuvent modifier à leur guise les taux à la charge des entreprises minières pour réaliser les objectifs nationaux, parce qu'ils font payer beaucoup plus que le coût réel du transport. Nous n'avons aucun de ces mécanismes à notre disposition, ni l'Association charbonnière ni les chemins de fer, à cause des contraintes que nous impose la loi actuelle sur le transport.

Comme celui qui m'a précédé à la barre l'a dit, les taux du fret ferroviaire au Canada sont accessibles à qui veut. Tous les changements que les chemins de fer décident de faire pour augmenter leur productivité sont annoncés publiquement. Nos clients en profitent pour serrer la vis d'un tour et nous baissions nos prix. Aucune disposition de la loi actuelle permet aux chemins de fer de se projeter... et de protéger les efforts qu'ils font pour demeurer un des réseaux ferroviaires les plus efficaces du monde.

A mesure que le monde change et que la concurrence dans les chemins de fer change également, nous devons donner aux chemins de fer l'occasion de relever l'efficacité de leurs opérations par rapport au reste du monde, par des gestes concrets. En même temps, nous devons protéger ces gestes, en les gardant secrets, par exemple. Nous ne devons plus nous permettre de révéler au monde quels sont nos prix de revient internes du fret ferroviaire. Lorsque vous admettez cette prémisse et que prenez en compte la nature captive de nos activités, nous les expéditeurs, il faudrait qu'il y ait quelque chose qui rende plus équitables les négociations autour de contrats secrets.

Quelque chose qui permettrait aux chemins de fer de poursuivre leurs efforts vers des opérations plus efficaces. La seule voie ouverte est celle de la concurrence. Ils doivent mesurer leurs performances à celles de leurs concurrents. Autrement, ils stagneront lentement, du moins en ce qui concerne l'innovation. Nous devons maintenir notre avancée technologique dans le monde du transport ferroviaire.

J'ai dit beaucoup de choses dans le but de résumer quelque chose, mais sans un amendement à la loi, nous, les expéditeurs, n'estimons pas nos transporteurs puissent demeurer compétitifs. Et c'est ce que nous demandons, que vous leur donniez les outils dont ils ont besoin. J'estime qu'ils se défendent bien et que leur gestion est bonne. Ils l'ont prouvé dans le passé. Nous garderons notre avancée dans le monde des transports. Merci.

[Text]

Senator Stewart: Would you go back to what you said about the rates for moving coal in Australia? I am not sure I understood what you said there. Did you say they were charging far more? I would have expected you would argue that in this manipulated situation they were deliberately charging far less, and thus advantaging the shippers. What is the situation there?

Mr. Dikers: I am sorry, sir, that I confused you. It is a confusion of the terms, whether we are talking about unit transportation cost or delivered cost. I will digress just a minute. The South African rail system is totally government controlled. Their delivered cost per tonne to the port is generally held slightly less than world competition, and the government derives a substantial amount of revenues from the excess between actual cost of delivery and their chargeable cost of delivery.

That same sort of a relationship is maintained to a degree in Australia in order to assess taxes. They have a number of taxes they vary to maintain government revenues and still at the same time keep their rail rates, on a delivered basis, less than the competition, principally the United States and Canada, the North Americans—

Senator Stewart: Let me go back to what you said just at the conclusion. You talked about your geographic disadvantage and you argued that the railways had to be allowed to be fully efficient so as to overcome the geographic disadvantage. Is that correct?

Mr. Dikers: That is correct, sir.

Senator Stewart: That geographic disadvantage is the one you refer to at the bottom of page 2 and over onto page 3 where you say that your average haul distance is 10 times greater than your largest competitor. When you say your largest competitor, to whom do you refer?

Mr. Dikers: It is Australia, sir.

Senator Stewart: It is Australia. That certainly is a great disadvantage.

Mr. Dikers: It is also a measure of the productivity of the Canadian worker. I think that on the balance of all the testimony we have heard—and we have participated in this dialogue now for two and a half years—there has always been a question raised about whether or not Canada can remain competitive.

I have a little advantage over the rest of you, since I am here in Canada by choice, not by birth. I have participated in the country south of us, and I can tell you from personal experience that there are no greater, more efficient people than those I have met here in Canada in like jobs. I believe, and I firmly believe, that we will remain competitive. We have demonstrated that over these changing times in the last 10 to 15 years I have been associated with the Canadian economy, and I think this little piece of legislation is a very vital step for us to maintain that kind of competitive edge world-wide.

Senator Stewart: It is pretty obvious that there is a very great geographic disadvantage there, and I would certainly

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Voulez-vous revenir à ce que vous avez dit au sujet des taux du transport charbonnier en Australie? Je ne suis pas sûr de vous avoir bien compris. Avez-vous dit que là-bas ils font payer davantage? Je me serais attendu que vous disiez que dans une telle situation ils auraient plutôt choisi à faire payer moins et ainsi avantager leurs expéditeurs. Quelle est la situation là-bas?

M. Dikers: Je regrette, monsieur, de vous avoir embrouillé l'esprit. La confusion est dans les termes. IL faut bien distinguer entre prix unitaires et prix à la livraison. Une petite parenthèse. Le réseau ferroviaire sud-africain est entièrement étatisé. Le prix de la tonne livrée au port est généralement tenu au-dessous du prix mondial et le gouvernement fait de gros profits de la différence entre le prix de revient réel et le prix qu'il facture.

C'est à peu près ce que fait l'Australie à des fins fiscales. Il existe là-bas un nombre de taxes sur lesquels le gouvernement joue de manière à garder ses recettes constantes, tout en gardant les taux ferroviaires, et les prix à la livraison, inférieurs à la concurrence, et surtout à ceux des États-Unis et du Canada, les nord-américains...

Le sénateur Stewart: Revenons, voulez-vous, à ce que vous avez dit à la fin. Vous avez parlé de désavantages géographiques et avez soutenu que les chemins de fer devaient être autorisés à devenir pleinement efficaces afin de surmonter ces désavantages. Etes-vous d'accord?

M. Dikers: Oui, monsieur.

Le sénateur Stewart: Ce désavantage géographique est bien celui auquel vous faites allusion au bas de la page 2 et à la page 3 et où vous dites que le parcours moyen chez vous est dix fois supérieur à celui de votre concurrent le plus important. Lorsque vous parlez de concurrent le plus important, à qui faites-vous allusion?

M. Dikers: A l'Australie, monsieur.

Le sénateur Stewart: A l'Australie. C'est là certainement un grand désavantage.

M. Dikers: C'est aussi la mesure de la productivité du travailleur canadien. J'estime à la lumière de tous les témoignages entendus—et cela fait deux ans et demi que cela dure—il y a toujours eu la question quant à savoir si le Canada peut demeurer compétitif, ou non.

J'ai un léger avantage par rapport à vous c'est que je suis au Canada par choix et non par la naissance. J'ai travaillé chez nos voisins du sud et je puis vous dire de ma propre expérience qu'il n'existe pas de gens meilleurs et plus efficaces que ceux que j'ai connus, ici au Canada, occupant des postes comparables. Je suis persuadé, fermement persuadé que nous demeurerons compétitifs. Nous l'avons prouvé au cours des 10 à 15 dernières années que je travaille pour l'économie canadienne, et j'estime que cette législation est un jalon important dans notre volonté de demeurer aussi compétitifs par rapport au reste du monde.

Le sénateur Stewart: Il est clair que le désavantage géographique est très grand et j'espère que si cette législation est

[Text]

hope that if this legislation passes it will give you a level international playing field. I must say it seems to me that we are hoping for a great deal.

Senator Spivak: I just want to say that I also am a Canadian by choice and not by birth, and I appreciate your comments. I feel the same way.

Mr. Marshall: you use the term "survival" in connection with the coal industry. Are you using that term very seriously? Is the condition of the industry really so severe that you are seeing this legislation as a means to survival?

Mr. Marshall: Yes.

Senator Spivak: Here in Canada?

Mr. Marshall: Yes, but even more so in the international market. This piece of legislation is only one action that will help us maintain our economic competitiveness. We are not relying on this solely.

Senator Spivak: I understand that. I want to get a handle on the condition of the industry.

Mr. Marshall: We did a financial analysis of the industry in British Columbia last year to concentrate on this aspect of it. The rate of return for the coal industry in the province of British Columbia was minus 1%. In any business enterprise you can only condone that type of a situation for so long. That is the mode we are in. We recognize that we are in a down cycle. We recognize that there is a future for coal, and that coal is a cyclic commodity. However, it is important to survive these down cycles if we are going to be in the pitch for the long run.

Mr. Terrance L. Garvey (Director, Transportation, Weststar Mining Limited, Coal Association of Canada): Just to give some indication of what most of the coal producers are facing today, over the past 10 years we have seen our ratio of rail freight to our price go from 20% to about 35%.

Senator Spivak: Is that the proportion of rail rates to the final selling price?

Mr. Garvey: It is the rail rate compared with the selling price onboard the vessel at the port, and that is how we price our coal. So there has been a significant increase. Now in terms of absolute Canadian dollars, our prices are not significantly different from what they were in 1977. They did go up, but they have come back down.

Senator Spivak: You mean in constant dollars?

Mr. Garvey: That is right. Our rail freight, on the other hand, has increased year by year. Over and above that, once we take our revenue and subtract our cash costs, we have barely enough to pay our rail bills. When we say survival, we mean survival.

Mr. Marshall: Was that in constant dollars?

Senator Spivak: I meant in 1985 dollars.

[Traduction]

adoptée, elle vous mettra au niveau de la concurrence. Je dois cependant dire que nous espérons beaucoup trop de choses.

Le sénateur Spivak: Je voudrais seulement ajouter que moi aussi je suis Canadien par choix et non par la naissance et j'ai apprécié vos commentaires. Je pense comme vous.

M. Marshall: vous utilisez le terme «survie» à l'égard de l'industrie du charbon. Êtes-vous sérieux? L'état où se trouve cette industrie est-il si grave que cette législation devient pour vous une question de vie ou de mort?

M. Marshall: Oui.

Le sénateur Spivak: Ici au Canada?

M. Marshall: Oui, mais plus encore sur le marché international. Cette loi n'est que l'une des mesures prises pour maintenir notre concurrence économique. Nous ne nous en remettons pas uniquement à cela.

Le sénateur Spivak: Je comprends. Je veux saisir la situation véritable de l'industrie.

M. Marshall: Nous avons fait une analyse financière de l'industrie portant essentiellement sur cet aspect en Colombie-Britannique l'an dernier. Le taux de rendement pour l'industrie du charbon dans la province de Colombie-Britannique était de moins 1 p. 100. Dans toute entreprise commerciale, cette situation peut être tolérée pendant un certain temps seulement. Nous nous trouvons dans cette situation. Nous reconnaissons que nous sommes en période de dépression. Nous reconnaissons également qu'il y a de l'avenir pour l'industrie du charbon et que la demande pour ce produit est sujette à des variations cycliques. Toutefois, il importe de survivre à ces périodes de dépression afin d'être en bonne posture pour l'avenir.

M. Terrance L. Garvey, directeur des Transports, Weststar Mining Limited, Association charbonnière canadienne: Voici une indication de la situation actuelle pour la plupart des producteurs de charbon: au cours des 10 dernières années, nous avons vu le rapport entre le coût du fret et nos prix passer de 20 p. 100 à 35 p. 100 environ.

Le sénateur Spivak: Est-ce là le rapport entre le tarif du transport ferroviaire et votre prix de vente final?

M. Garvey: C'est le tarif ferroviaire par rapport au prix de vente à bord du navire au port, et c'est la façon d'établir le prix de notre charbon. Il y a eu augmentation importante. En termes absolus de dollars canadiens, nos prix ne sont pas très différents de ce qu'ils étaient en 1977. Il y a eu augmentation, puis baisse.

Le sénateur Spivak: En dollars constants, dites-vous?

M. Garvey: C'est exact. Le coût du transport ferroviaire, d'autre part, augmente d'année en année. Et en plus, en soustrayant nos coûts de notre revenu, c'est à peine s'il nous reste de quoi payer nos factures de transport ferroviaires. Lorsque nous parlons de survivre, c'est exactement ce que nous entendons.

M. Marshall: S'agissait-il de dollars constants?

Le sénateur Spivak: Je voulais dire en dollars de 1985.

[Text]

Mr. Garvey: Our price is not significantly different today from what it was back in 1977 in terms of Canadian dollars.

Senator Spivak: Yes, that is what I meant.

Mr. Garvey: That is real dollars.

Senator Spivak: My understanding is that your company is the largest single coal mine and coal exporter in Canada. From some of the things I have read, you are really a captive shipper.

Mr. Garvey: There is no doubt.

Senator Spivak: You are in southeast B.C. and you ship by rail to your terminal and from there by ship. What I would like to know is, how have you cut your costs? I want to get some idea of the relation between the company and the freight rates. How have you cut your costs, and in what areas, to remain competitive? How have you managed in the last while in the world markets?

Mr. Garvey: Over the past two years we have gone through rather significant cuts and cost paring at the mine, initially by reducing staff. We were producing about seven million tonnes in 1982, employing approximately 2,400 people. Today we are producing in excess of nine million tonnes and we have 1,750 people.

We started a new mine which employs about 500, as well as increasing our tonnage at the other mine. At the same time we have done it with a lot less people. We have had to change our mine plans, reduce our spending, renegotiated supplier contracts, and institute inventory controls to the extent that we are selling all the goods that have not moved over a six- or eight-month period because the cost of carrying inventory is too great. We have reduced our inventories. We do not have as much sitting at the port as we did three or four years ago.

Senator Spivak: I guess I wanted to get at Senator Stewart's contention of the natural disadvantage. In that same period, while you have been doing all this and trying to get more efficient, you are telling me the railways have not adjusted their rates, but rather have had price increases.

Mr. Garvey: They have made some rate adjustments on specific pieces of business, but the base rate and the rate in the tariff continues to escalate every quarter. There have been some reductions, but it is mainly because of the escalation provisions in the agreements. They are tied to a cost index and the reduction in the cost index has resulted in the rate reduction. For instance, the price of diesel fuel to the railways reduced significantly over 1986. Therefore the rate came down, but the base rate continues to escalate. That is our objection.

Senator Spivak: You are saying that in your negotiations with CP—

Mr. Garvey: We are serviced by CP.

Senator Spivak: It is just CP.

Mr. Garvey: Yes, into our mine.

[Traduction]

M. Garvey: Nos prix ne sont pas très différents aujourd'hui de ce qu'ils étaient en 1977 en termes de dollars canadiens.

Le sénateur Spivak: Oui, c'est ce que je voulais dire.

M. Garvey: Il s'agit de dollars véritables.

Le sénateur Spivak: Si je comprends bien, votre société est la plus grande et la plus importante compagnie d'exploitation et d'exportation de charbon au Canada. D'après ce que j'ai lu, vous êtes véritablement un expéditeur captif.

M. Garvey: Cela ne fait aucune doute.

Le sénateur Spivak: Vous êtes établi au sud-est de la Colombie-Britannique et vous expédiez par rail jusqu'à votre terminal, et de là par bateau. J'aimerais que vous me disiez de quelle manière vous avez réussi à réduire vos coûts. Je désire comprendre le rapport entre la compagnie et le tarif pour le fret. Comment avez-vous réduit vos coûts et dans quels domaines, afin de demeurer concurrentiels? Comment vous en êtes-vous tirés sur les marchés mondiaux, ces derniers temps?

M. Garvey: Au cours des deux dernières années, nous avons effectué des coupures et réductions importantes à la mine, en premier lieu au niveau du personnel. Nous produisons environ sept millions de tonnes en 1982 et employions quelque 2 400 personnes. Aujourd'hui, nous en produisons plus de neuf millions, avec 1 750 personnes.

Nous avons ouvert une nouvelle mine qui emploie 500 personnes environ, et nous avons augmenté notre production à l'autre mine, et tout cela avec un effectif beaucoup moindre. Nous avons dû changer nos plans, réduire nos dépenses, renégocier les contrats avec nos fournisseurs et mettre en œuvre des mesures de contrôle des stocks selon lesquelles nous vendons toutes les marchandises pour lesquelles il n'y a eu aucun mouvement au cours d'une période de six ou huit mois, les coûts de gestion des stocks étant trop élevés. Nous avons réduit nos stocks. Nous en avons beaucoup moins au port qu'il y a trois ou quatre ans.

Le sénateur Spivak: Je crois que je voulais bien saisir l'affirmation faite par le sénateur Stewart sur le désavantage naturel. Au cours de cette même période, pendant que vous vous efforciez d'atteindre une plus grande efficacité, vous me dites que les compagnies ferroviaires n'ont pas rajusté leurs prix, mais plutôt qu'elles les ont augmentés.

M. Garvey: Elles ont rajusté certains prix à l'égard de certaines transactions données, mais le prix de base et le prix tarifaire continuent d'augmenter tous les trois mois. Certaines réductions ont été consenties, principalement en raison des clauses d'indexation dans les ententes. Elles se rattachent à un indice des coûts, et la baisse de l'indice des coûts a entraîné une réduction du tarif. Par exemple, le prix du carburant diesel a baissé considérablement au cours de l'année 1986. Par conséquent, le tarif a baissé, tandis que le tarif de base continue de grimper. C'est à cela que nous nous opposons.

Le sénateur Spivak: Vous dites que vos négociations avec CP...

M. Garvey: Nous sommes desservis par le CP.

Le sénateur Spivak: Le CP seulement.

M. Garvey: Oui, à l'intérieur de notre mine.

[Text]

Senator Spivak: In spite of the fact that you are such a large operator in this area, you have not had much leverage in negotiations with the railway. Am I putting words in your mouth?

Mr. Garvey: No, not at all. I would be the first to say it. It is because there is no competition. Unlike ourselves, who are competing in the world market, the railway does not face competition. The chap who was here from Prince Albert Pulp alluded to the fact that it would take some 400 trucks to service his operation. I made a calculation a number of years back when we were only operating one mine at 5 million tonnes a year. With the 700 miles from our mine to the port, a 35-tonne truck would be running every 2 minutes, 24 hours a day.

Senator Spivak: In other words, all the appeal mechanisms and everything that exists in the way the legislation is at present, prior to this bill, is not sufficient to—

Mr. Garvey: There are no appeal provisions in the existing legislation.

Senator Spivak: Could you briefly summarize how the provisions of Bill C-18 would improve your ability to negotiate and what effect the competitive access provisions would have on future railways? You are worried about survival.

Mr. Garvey: There will not be direct competition where we are, on a branch line far removed from any metropolitan area within the interswitching limits, where one railway will interchange traffic with the other. We are captive. We are on one railway far removed from any interchange. There is no natural competition. We must have some atmosphere of competition. It is where competitive joint line rates comes into play. That and the competitive atmosphere it introduces should enable us to do a better job in our negotiations with the railway.

There is another provision, which we have alluded to in our brief, and that is final-offer arbitration. That could be utilized, but it does not have the same impact. A modified version—I still refer to it as section 23 because that is what it is in the existing legislation—does not provide the kind of appeal mechanism that we need. The revised section 59, I believe it is, is somewhat better, but it is still not the ideal vehicle. There must be competition, and the only way we get that competition is through competitive line rates.

Senator Spivak: If those competitive line rates were removed from U.S. carriers, how would that affect you? There has been some discussion here in these hearings. I just wondered what your view on that was.

Mr. Garvey: I do not think they would apply to U.S. carriers in any event. From our standpoint the natural competition would come from a U.S. carrier, but it would still be the Canadian carrier which would originate the traffic transferred to a U.S. carrier. Is that what you are referring to, having that not allowed?

[Traduction]

Le sénateur Spivak: En dépit du fait que vous êtes un exploitant important dans cette région, vos négociations avec la compagnie ferroviaire n'ont pas connu beaucoup de succès. Est-ce que je vous fais dire des choses?

M. Garvey: Non, pas du tout. Je serais le premier à l'affirmer. C'est parce qu'il n'y a pas de concurrence. Nous devons faire face aux marchés mondiaux, tandis que la compagnie ferroviaire n'a à faire face à aucune concurrence. Le représentant de la Prince Albert Pulp a dit qu'il faudrait quelque 400 camions pour desservir son entreprise. J'ai fait des calculs il y a quelques années, alors que nous n'exploitions qu'une seule mine, à raison de 5 millions de tonnes par année. Compte tenu des 700 milles qui nous séparent du port, il faudrait prévoir un camion de 35 tonnes toutes les deux minutes, 24 heures par jour.

Le sénateur Spivak: En d'autres termes, tous les mécanismes d'appel et tout ce qui existe présentement en termes de lois, antérieurement à la présente loi, ne suffit pas à . . .

M. Garvey: Il n'existe pas de dispositions en matière d'appel dans la loi présentement en vigueur.

Le sénateur Spivak: Pouvez-vous nous dire brièvement en quoi les dispositions de la loi C-18 faciliteraient vos négociations, et quel serait l'effet de ces dispositions sur l'avenir des compagnies ferroviaires? Vous vous inquiétez de votre survie.

M. Garvey: Il n'y aura pas de concurrence directe dans notre région, un embranchement éloigné de tout point d'échange métropolitain où une compagnie ferroviaire pourrait prendre en charge les marchandises d'une autre. Nous sommes captifs, nous sommes desservis par une seule compagnie ferroviaire et très éloignés de tout point d'échange. Il n'existe aucune concurrence naturelle. Il doit régner un climat de concurrence. C'est là que les taux conjoints concurrentiels entrent en jeu. Ces taux et le climat de concurrence qui en résulte devraient nous permettre d'obtenir de meilleurs résultats dans nos négociations avec la compagnie de transport ferroviaire.

Une autre disposition à laquelle nous avons fait allusion dans notre mémoire, est celle de l'arbitrage de l'offre définitive. Cette méthode pourrait être utilisée mais elle n'a pas le même impact. Une version modifiée—que je désignerai article 23 parce c'est l'article dont il s'agit dans la loi actuelle—ne prévoit pas le genre de mécanisme d'appel dont nous avons besoin. L'article 59 révisé, je crois, est un peu plus approprié mais n'apporte pas la solution idéale. Il doit y avoir concurrence, et il n'y a qu'un seul moyen d'y arriver: les prix conjoints concurrentiels.

Le sénateur Spivak: Si ces prix conjoints concurrentiels étaient éliminés chez les transporteurs américains, en quoi cela vous toucherait-il? On en a discuté ici au cours de ces audiences. Je me demande simplement ce que vous en pensez.

M. Garvey: Je ne crois pas que ces prix s'appliqueraient aux transporteurs américains de toute façon. Selon nous, la concurrence naturelle viendrait d'un transporteur américain, mais ce serait le transporteur canadien qui serait à l'origine d'un transfert à un transporteur américain. Est-ce à cela que vous faites allusion, de ne pas le permettre?

[Text]

Senator Spivak: It is highway freight. I understand that, because of course they would have to meet the price too from the U.S. carriers as well as Canadian.

Mr. Garvey: In our case, it would take away the competitive atmosphere we need, that particular thing, because there is not any other route we could follow.

Senator Spivak: So you like the legislation the way it is?

Mr. Garvey: Exactly.

Senator Spivak: You would not want it changed in terms of the competitive line rate.

Mr. Garvey: Exactly. With that in mind, and as Mr. Dikers indicated, we can compete with anybody. I feel Canadian roads can compete with anybody. The studies that were done for the Ministry while they were reviewing C-18 indicated the Canadian roads could compete, and as a matter of fact get traffic from the U.S. lines.

Senator Spivak: Just one final question, and then I am sure there are other senators who want to ask questions. Just to make it a little more precise, to what extent do you feel rail rates would have to be reduced for you to feel once again you are on a competitive par? Have you any ideas on this? Or is it just a hope—I know it is done in the United States—that these provisions will actually assist you to that extent here and the natural disadvantages of Canada will not still impede your being able to compete equally.

Mr. Dikers: I really do not think there is an absolute value we could put on a transportation cost that would make us competitive worldwide. Where we are competitive worldwide is in the aspects of our industry. One, we have proven over a number of years in Canada that we are very reliable as producers and as suppliers. Secondly, we have proven for a long period of time that our railroads are top-of-the-line, the most efficient there are. Thirdly, we have also demonstrated within the marketplace that the quality of our goods and products and services are among the best in the world. What we feel this legislation does is allow us as an industry, and as a companion industry in the railroads, to maintain that competitive edge.

That is what we basically are asking for within the industry, to provide new legislation that stays in step with the world competition. It will allow us to maintain our competitive edge in the marketplace. There is not a set number we can give you, it is a principle.

Senator Spivak: Okay. Thank you.

Senator Muir: I am a bit choked up. I do not know if I can proceed with all of the patriotism that has been floating around this room. But as another one who came to Canada from somewhere else, I would like to take part in this, and ask a few questions.

The Chairman: Not by choice, senator.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Il s'agit de transport routier. Je comprends, parce que ces transporteurs devraient, bien entendu, faire face aux prix des transporteurs américains aussi bien qu'aux prix canadiens.

M. Garvey: Dans notre cas, cela nuirait au climat concurrentiel dont nous avons besoin, ce point particulier, parce que nous n'avons pas d'autre choix de parcours.

Le sénateur Spivak: La loi telle qu'elle existe vous convient donc?

M. Garvey: Exactement.

Le sénateur Spivak: Vous ne voudriez pas la voir modifiée en ce qui a trait aux prix conjoints concurrentiels.

M. Garvey: Exactement. Compte tenu de ce fait et tel que M. Dikers l'a indiqué, nous pouvons faire concurrence à qui que ce soit. Selon moi, les routes canadiennes peuvent rivaliser avec n'importe lesquelles. Les études faites pour le Ministère lors de la révision de la loi C-18 indiquent que les routes canadiennes pourraient rivaliser avec, et en fait desservent, des transporteurs des lignes américaines.

Le sénateur Spivak: Une dernière question, et ensuite je suis certain que d'autres sénateurs voudront poser des questions. Pour préciser encore davantage, dans quelle mesure, selon vous, les tarifs devraient-ils être réduits pour que vous estimiez être égal sur le plan de la concurrence? Êtes-vous fixé à ce sujet? ou est-ce seulement un souhait—je sais que cela se fait aux États-Unis—que ces dispositions vous aideront à cet égard ici et que les inconvénients naturels inhérents au Canada ne vous empêcheront pas d'exercer votre concurrence d'égal à égal.

M. Dikers: Je ne crois pas que nous puissions préciser en termes absolus quel tarif nous permettrait d'exercer notre concurrence à l'échelle mondiale. Les divers aspects de notre industrie nous permettent d'être concurrentiels à l'échelle mondiale. En premier lieu, nous avons démontré notre fiabilité à titre de producteurs et de fournisseurs au Canada depuis plusieurs années. En second lieu, nous avons démontré au cours d'une longue période que nous avons des compagnies ferroviaires de premier ordre, les plus efficaces qui soient. En troisième lieu, nous avons également démontré que la qualité de nos biens et produits, et de nos services, est parmi les meilleures au monde. Selon nous, cette loi nous permet, à titre d'industrie, et de pendant à l'industrie ferroviaire, de maintenir une légère supériorité à l'égard de la concurrence.

Essentiellement, c'est ce que l'industrie souhaite, une nouvelle loi qui nous permette de nous mesurer à la concurrence mondiale. Cela nous permettra de maintenir une légère supériorité sur le marché. Nous ne pouvons la chiffrer, il s'agit d'un principe.

Le sénateur Spivak: Très bien. Merci.

Le sénateur Muir: Je suis un peu ému. Je ne sais si je pourrai parler après toutes ces envolées patriotiques. Toutefois, étant moi aussi arrivé au Canada, venant d'ailleurs, j'aimerais bien prendre part au débat et poser quelques questions.

Le président: Non pas par choix, sénateur.

[Text]

Senator Muir: Mr. Chairman, you know I am a very shy, humble individual, modest too.

A few pages back, Mr. Marshall said that now you are operating with 2,000 fewer employees today as compared to when previously?

Mr. Marshall: Two years ago.

Senator Muir: You seem very enthused that the Senate should pass Bill C-18 without amendment or undue delay. If and when this bill goes through, would its benefits encourage you to operate much more efficiently, expand your horizons, open up more minds, and provide more employment?

Mr. Marshall: I would turn that around and say that if we are going to maintain the employees we currently have in the industry, this bill will certainly lead to enhancing that situation. In the longer run we would certainly look forward to expanding our trade; in the short term, though, it is maintaining the markets we have at this time and maintaining those workers at the workplace.

Mr. Dikers: Senator, I think I can respond somewhat more positively on the specific basis of our company. We are looking over the next 12 to 18 months to increase our production at the mine. Any further production on our part would entail more jobs in the local area. Therefore, any competitive edge we get to make for a better marketplace and to give us a marketing edge would result in specific employment for Obed Mountain Coal Company.

Senator Muir: Thank you. I presume the mines that are operated would be mostly all strip mining. Is there any deep-pit mining at all?

Mr. Marshall: There is one operation in western Canada mining underground and of course the Cape Breton Development Corporation in Nova Scotia. The rest are all surface mines.

Senator Muir: Yes, I am a bit familiar with Cape Breton.

Mr. Dikers: Mr. Marshall, what is your production per day per person—and I say per person because I presume you have males and females working at your operation in this day and age—tonnes per person per day?

Mr. Dikers: Yes, sir, I think I can answer that. If you take our productivity on an annualized basis, we are producing over 7,500 tonnes per person per year. To equate that to a particular day is quite difficult because we are only operating about 26% to 28% of our total capacity. We are operating four days on and four days off.

Senator Muir: No, but pardon me, I am asking for the tonnes per person per day of work. It is always estimated on the production of that day and how many people you have working that day. It is very easy to find out how many tonnes

[Traduction]

Le sénateur Muir: Monsieur le président, vous savez que je suis très timide, humble et modeste également.

Plus tôt, monsieur Marshall a dit que vos opérations nécessitaient 2000 personnes de moins aujourd'hui que par le passé.

M. Marshall: Il y a deux ans.

Le sénateur Muir: Vous manifestez beaucoup d'enthousiasme à l'idée que le Sénat adopte le projet de Loi C-18 sans modification ni retard indu. Si ce projet est adopté, les avantages qu'il présente vous encouragerait-il à fonctionner de façon beaucoup plus efficiente, à élargir vos horizons, à ouvrir davantage d'esprits et à fournir plus d'emplois?

M. Marshall: J'inverserais cet ordre et dirais que si nous allons maintenir les employés que nous employons actuellement dans cette industrie, ce projet de Loi aboutirait certainement à l'amélioration de cette situation. À plus long terme, nous chercherions certainement à élargir notre secteur? À très court terme, néanmoins, nous cherchons à conserver les marchés que nous avons à présent et à garder nos travailleurs en place.

M. Dikers: Monsieur le sénateur, je crois pouvoir répondre de façon quelque peu plus positive, étant donné la situation particulière de notre entreprise. Nous prévoyons, au cours des 12 à 18 prochains mois, augmenter notre production à la mine. Toute augmentation de production chez nous entraînerait davantage d'emplois dans la localité. Par conséquent, tout accroissement de notre compétitivité pour améliorer le marché et la commercialisation aboutirait à un recrutement particulier pour la Obed Mountain Coal Company.

Le sénateur Muir: Merci. Je suppose que les mines exploitées sont, pour la plupart, des mines à ciel ouvert. Y a-t-il une exploration souterraine?

M. Marshall: Il y a une entreprise d'exploitation souterraine dans l'Ouest du Canada et, bien sûr, la Cape Breton Development Corporation, en Nouvelle-Écosse. Toutes les autres mines sont à ciel ouvert.

Le sénateur Muir: Oui, je connais un petit peu la Cape Breton.

Monsieur Dikers, quelle est votre production quotidienne par personne—et je dis par personne, parce que je suppose qu'en ce jour et à cette époque vous employez des hommes et des femmes—quelle est donc votre production en tonnes par personne et par jour?

M. Dikers: Oui, monsieur, je crois pouvoir répondre à cette question. Si nous considérons notre productivité annuelle, nous produisons 7 500 tonnes par personne, par année. Il est très difficile d'en déduire la production en une journée particulière parce que nous n'employons qu'environ 26 p. cent à 28 p. cent de notre capacité totale. Nous travaillons quatre jours et chômons quatre jours.

Le sénateur Muir: Non, je m'excuse, je demande la production en tonnes par personne et par jour de travail. Les calculs sont toujours faits sur la production d'une journée de travail et sur le nombre de personnes qui travaillent pendant cette journée. Il est très facile de calculer combien de tonnes par homme

[Text]

per man or per woman per day were produced, especially if it is strip mining.

Mr. Marshall: We are going through a calculation here, senator.

Mr. Dikers: We work 250 days a year with those employees. If you will forgive us engineers, you can divide 250 into 7,500 and you will come up with the right figure per day.

Senator Muir: I have my resident calculator to my left here. He will fill me in on that.

Mr. Dikers: It is about 60 tonnes per person per workday.

Mr. Marshall: It is 60, or 68.

Mr. Dikers: Six zero is what I said, but I will not allude to the mathematics. It is about that number.

Senator Muir: That is not bad.

Mr. Dikers: I might add that although we are the newest member in the coal fraternity with our mine, we have made further major capital investments since we came onstream in late 1984 to increase our productivity. I think some of the other mines have also engaged in that activity, so the increases we have mentioned are not totally at the expense of the workers; it is also our faith in the future by making further capital investments to remain competitive.

Senator Muir: What is the average cost annually per tonne for production?

Mr. Marshall: That would be a very difficult question to answer, because there is no average cost per tonne of coal.

Senator Muir: Well, it is funny that Mr. Rance puts out a statement from the Cape Breton Development Corporation on how much it cost per tonne.

Mr. Marshall: He could put out a figure of how much it cost Cape Breton Development Corporation per tonne.

Senator Muir: That is right, because he is president of the corporation. Some of you gentlemen must be presidents of something or part of something.

Mr. Dikers: Yes, sir. But I might add that although we are sitting up here as a group, we both sell into the same marketplace, and I am not very anxious to let this gentleman right here know exactly what my cost is.

Senator Muir: All right.

Mr. Dikers: It points out the same problem we have with announcing to the world what our transportation cost is.

Mr. Garvey: We may be brothers, senator, but we are after the same girlfriend.

Senator Muir: Fair enough. Can you tell me, one of you, are all your workers organized? I presume they are today.

Mr. Garvey: Yes, sir.

[Traduction]

ou par femme par jour ont été produits, surtout s'il s'agit d'une mine à ciel ouvert.

M. Marshall: Nous procédons ici à des calculs, monsieur le sénateur.

M. Dikers: Nous travaillons 250 jours par année avec les employés. Si vous nous pardonnez, à nous autres ingénieurs... vous pouvez diviser 7 500 par 250 et vous obtiendrez le chiffre exact par jour.

Le sénateur Muir: J'ai ma calculatrice ici à gauche. Elle me renseignera là-dessus.

M. Dikers: C'est environ 60 tonnes par personne par jour de travail.

M. Marshall: C'est 60 ou 68.

M. Dikers: J'ai dit six zéro, mais je ne ferai pas allusion aux mathématiques. C'est environ ce nombre.

Le sénateur Muir: Ce n'est pas mal.

M. Dikers: Je pourrai ajouter que, même si notre mine fait de nous le plus nouveau membre de la «fraternité du charbon», nous avons effectué d'autres investissements importants depuis lors, soit fin 1984, pour augmenter notre productivité. Je crois que quelques-unes des autres exploitations minières ont entrepris la même activité, de sorte que les augmentations dont nous avons parlé ne sont pas entièrement faites aux dépens des travailleurs; nous espérons également, à l'avenir, en engageant d'autres capitaux, demeurer compétitifs.

Le sénateur Muir: Quel est en moyenne le coût annuel de production par tonne?

M. Marshall: Il est très difficile de répondre à cette question, parce qu'il n'existe pas de coût moyen par tonne de charbon.

Le sénateur Muir: Ah! c'est drôle que monsieur Rance ait exposé une déclaration de la Cape Breton Development Corporation au sujet du prix de revient de la tonne.

M. Marshall: Nous pourrions avancer un chiffre sur le coût de la tonne à la Cape Breton Development Corporation.

Le sénateur Muir: C'est exact, parce qu'il est président de cette entreprise. Certains parmi vous, messieurs, doivent être présidents de quelque chose ou faire partie de quelque chose.

M. Dikers: Oui, monsieur. Mais je pourrais ajouter que, même si nous siégeons ici à titre de groupe, nous avons tous deux le même débouché et je ne tiens pas beaucoup à ce que Monsieur ici présent connaisse exactement mon prix de revient.

Le sénateur Muir: D'accord!

M. Dikers: Il s'agit ici du même problème que celui que nous avons, soit annoncer au monde notre coût de transport.

M. Garvey: Nous sommes peut-être des frères, monsieur le sénateur, mais nous courons après la même petite amie.

Le sénateur Muir: C'est plausible. L'un de vous pourrait-il me dire si tous vos travailleurs sont syndiqués? Je suppose qu'ils le sont aujourd'hui.

M. Garvey: Oui, monsieur.

[Text]

Senator Muir: District 18, UMW of A, or what other union?

Mr. Dikers: I would say no, sir. The employees at Obed Mountain Coal Company are all salaried. We do not have a union at this time.

Senator Muir: All salaried?

Mr. Dikers: Yes, sir.

Senator Muir: You do not have any Everybody is a boss?

Mr. Dikers: Essentially, sir, we use a team participation type of management.

Senator Muir: Have you had an expert in doing time studies also?

Mr. Dikers: We did not need that kind of expertise. The people who are engaged in it can best judge their own efficiency. They set their own schedules.

Senator Muir: Well, well.

Mr. Garvey: Senator, when I said yes, sir, I was referring to one of our mines—the Balmar mine is unionized. It is represented by the United Mine Workers of America, who are the hourly paid workers, and the Office and Technical Employees Union for the staff workers. Our Green Hills mine, on the other hand, is operated under an employees' association which does not have any other affiliation but the association within themselves.

Mr. Marshall: There are three mines in the industry that operate outside of organization.

Senator Muir: The reason I am asking these questions . . . you will say it probably has nothing to do with Bill C-18 but it has, because I want to find out what effect it is going to have on the remaining workers. Are you going to increase your work force? Are they going to get better wages if and when you increase? And as a result of the benefits of this bill or any other thing that happens, are you going to be able to treat your workers better? That is all. It is just a simple question.

Mr. Garvey: I would suggest, senator, that if we survive, we will be around to employ the workers that we currently have, and we see this bill as part of that survival.

Mr. Dikers: I can answer on behalf of our company that in most of those questions you posed just now, we would answer in the affirmative. We feel this legislation will enhance the opportunities that we will have to increase employment, to continue to pay competitive wages or better and to continue to add to the living standards of our employees.

Senator Muir: Have any efforts been made at any time at any of your mines to organize those that are not organized by the United Mine Workers or some other union?

Mr. Dikers: I would presume so. In our case, we make no active effort to discourage that sort of thing. Our employees

[Traduction]

Le sénateur Muir: District 18, UMW of A, ou quel autre syndicat?

M. Dikers: Je dirai que non, monsieur. Les employés d'Obed Mountain Coal Company sont tous salariés. Nous n'avons pas de syndicat à présent.

Le sénateur Muir: Tous salariés?

M. Dikers: Oui, monsieur.

Le sénateur Muir: Vous n'avez aucun . . . Sont-ils tous des patrons?

M. Dikers: En substance, monsieur, notre type de gestion est basé sur le travail en équipe.

Le sénateur Muir: Avez-vous engagé un expert pour effectuer des études des temps également?

M. Dikers: Nous n'avions pas besoin de ce genre d'expertise. Les gens qui font le travail sont le mieux placés pour juger de leur propre efficacité. Ils établissent leurs propres programmes.

Le sénateur Muir: Oh! Oh!

M. Garvey: Monsieur le sénateur, lorsque j'ai dit «oui, monsieur», je parlais de l'une de nos mines—les travailleurs de la mine de Balmar sont syndiqués. Les travailleurs payés à l'heure sont représentés par la United Mine Workers of America, alors que les titulaires le sont par la Office and Technical Employees Union. Notre mine de Green Hills, par ailleurs, est exploitée par une association d'employés qui n'est affiliée à aucune autre organisation.

M. Marshall: Il existe trois mines dans l'industrie qui sont exploitées hors de l'organisation.

Le sénateur Muir: Si je vous pose ces questions,—vous direz qu'elles n'ont probablement rien à voir avec le Bill C-18 mais elles y sont reliées—c'est que je désire connaître l'effet qu'elles auront sur les autres travailleurs. Allez-vous augmenter votre effectif? Vos employés auront-ils immédiatement de meilleurs salaires, le cas échéant? Et, par suite des avantages que présente ce Bill, ou toute autre disposition éventuelle, serez-vous en mesure de mieux traiter vos travailleurs? C'est tout. C'est une question bien simple.

M. Garvey: Je dirai, monsieur le sénateur, que si nous survivons, nous chercherons à employer les travailleurs que nous avons actuellement et nous pensons que ce Bill fait partie de cette opération de survie.

M. Dikers: Je peux déclarer, au nom de notre entreprise, qu'à la plupart des questions que vous venez de poser, nous répondrions par l'affirmative. À notre avis, cette législation accroîtra nos possibilités d'augmenter l'emploi, de continuer à verser des salaires au moins compétitifs et à relever le niveau de vie de nos employés.

Le sénateur Muir: Des efforts ont-ils jamais été déployés à l'une ou l'autre de vos mines pour que soient syndiqués les travailleurs qui ne seront pas représentés par la United Mine Workers ou quelque autre syndicat?

M. Dikers: Je suppose que oui. Dans notre cas, nous ne faisons rien pour décourager ce genre de chose. Nos employés

[Text]

are quite adept in determining for their own selves what their future might be.

Senator Muir: I presume your operations are using the most modern technological equipment that you can find in this day and age, because you are exporting to Japan.

Mr. Dikers: I would say the most technologically advanced that we can afford at the moment.

Senator Muir: I saw a box of Kleenex here somewhere, but I do not know if I am going to use it.

Some hon. senators: Oh, oh!

Senator Muir: Sixty tonnes per day per person. What is the overburden in any of the strip mines? What is the greatest overburden and what is the least overburden?

Mr. Garvey: I think the strip ratios vary from mine to mine.

Senator Muir: Of course it does, but I want to know what is the least and what is the greatest.

Mr. Marshall: That is a variable, of course, and when you are talking overburden, you are normally referring to overburden as a ratio between yards of overburden and tonnes of coal.

Senator Muir: You use your drag lines to—

Mr. Marshall: That is right.

Senator Muir: —strip off the overburden.

Mr. Marshall: A few mines operated in excess of a 10:1 strip ratio. That is the key. If you have, say, a 10-foot fix in, then and you have a 10-foot ratio and you are looking at 100. I think some of the highest highwalls we have in the industry are probably 200 or 300 feet. Now, using a drag line—

Senator Muir: That is pretty deep.

Mr. Marshall: —the maximum, probably, that you are taking with one lift these days would be pushing 100 feet.

Senator Muir: And the depths of the seams that are being operated for thickness vary? Of course, it is not profitable to strip a thin seam.

Mr. Marshall: That is why I made reference to the ratio rather than the actual thickness of overburden being removed.

Senator Muir: Yes, yes. I see. Is this the same association that William Morris was president of one time? Or am I wrong? I have been, once or twice in my life.

Mr. Marshall: I do not think it is the same association.

Senator Muir: No? Thank you. I just wanted that information.

The Chairman: Senator Le Moyne.

[Traduction]

sont parfaitement en mesure de déterminer eux-mêmes quel sera leur avenir.

Le sénateur Muir: Je présume que vous utilisez le matériel technologique le plus moderne que l'on puisse trouver aujourd'hui et à cette époque, parce que vous exportez au Japon.

M. Dikers: Je dirais plutôt le matériel le plus technologiquement avancé que nous puissions nous permettre en ce moment.

Le sénateur Muir: J'ai vu une boîte de Kleenex quelque part ici, mais je ne sais si je vais l'utiliser.

Des voix: Oh! oh!

Le sénateur Muir: Soixante tonnes par jour par personne. Quel est le mort-terrain dans n'importe laquelle des mines à ciel ouvert? Quels sont le mort-terrain maximum et le mort-terrain minimum?

M. Garvey: Je crois que les rapports de dépilage varient d'une mine à l'autre.

Le sénateur Muir: Bien entendu qu'ils varient, mais je veux savoir quels sont le mort-terrain minimum et le mort-terrain maximum.

M. Marshall: C'est une variable, bien entendu, et lorsque vous parlez de mort-terrain, vous considérez normalement le mort-terrain comme un rapport entre le volume de mort-terrain et le tonnage de charbon.

Le sénateur Muir: Vous utilisez vos draglines pour—

M. Marshall: C'est exact.

Le sénateur Muir: . . . décaper le mort-terrain.

M. Marshall: Quelques mines sont exploitées au-delà du rapport de dépilage 10:1. C'est la clé. Si vous avez, disons, un dépilage de 10 pieds, et vous avez un rapport de 10 pieds et vous voulez en venir à 100. Je crois que certains des piliers les plus élevés que nous ayons dans l'industrie ont probablement 200 ou 300 pieds. Maintenant, en utilisant une dragline—

Le sénateur Muir: C'est passablement profond.

M. Marshall: . . . le maximum que vous pouvez probablement prendre, de nos jours, dans une opération d'abattage, est d'environ 100 pieds.

Le sénateur Muir: Et la profondeur des veines que vous exploitez varie? Bien entendu, l'extraction d'une veine de faible épaisseur n'est pas rentable.

M. Marshall: C'est pourquoi j'ai parlé du rapport plutôt que de l'épaisseur réelle du mort-terrain enlevé.

Le sénateur Muir: Oui, oui. Je vois. Est-ce la même association dont William Morris a été président à un certain moment? Ou est-ce que je me trompe? Je l'ai été, une ou deux fois dans ma vie.

M. Marshall: Je ne pense pas que ce soit la même association.

Le sénateur Muir: Non? Merci. Je voulais simplement cette information.

Le président: Sénateur Le Moyne.

[Text]

Senator Le Moyne: Some time ago one of you gentlemen mentioned short lines that were captive of the mine. Did you have in mind private short lines like we have in the United States, 400 of them . . . not the same type of thing?

Mr. Marshall: I think the reference, sir, was made to the branch line into the mine. In Canada, these branch lines are all—

Senator Le Moyne: Branch lines of the great railroads.

Mr. Marshall: —of the main railroads.

Senator Le Moyne: There is nothing like that in Canada, like the phenomenon of the short line in the United States?

Mr. Marshall: Not serving a coal line.

Senator Le Moyne: Do you think that would be a good innovation, economically?

Mr. Marshall: Only if there were two lines side by side so you would have natural competition.

Senator Le Moyne: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Stollery.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I was a bit taken by the evidence that the price of coal basically has not changed since—when, 1968 or something?

Mr. Marshall: From 1977 to 1987, 10 years.

Senator Stollery: For the last 10 years, the price per tonne of coal has stayed more or less the same and the price of transportation is what has gone up. Is that right?

Senator Graham: Could I just interject here? Excuse me, just a supplementary. It is very definitely related to that. When you are talking about the price for coal, could you differentiate between metallurgical coal and thermal coal? You say the price has not changed in 10 years.

Mr. Marshall: We are referring to metallurgical coal. There have been price fluctuations.

Senator Graham: I understand that.

Mr. Marshall: As Mr. Garvey pointed out, in real dollars we are back down to the—

Senator Stollery: But over the period of time, the price of the actual component that is the coal has stayed more or less the same in constant dollars, as I understood it, and you said the price of the transportation has gone to 40% or something like that of a tonne of coal. Is that correct?

Mr. Marshall: In some instances.

Senator Stollery: In some instances. I must say I am a little bit surprised that you are still in business, because . . . Well, I guess constant dollars would include inflation and all the other components that make up a constant dollar.

If I recall, a couple of years ago I read the Hall report on branch line abandonment and I understood that the railways were becoming more profitable with the abolition of the Crow rate because their claim at the time, I think, was all of the money they were losing operating those rail lines in the Prai-

[Traduction]

Le sénateur Le Moyne: Il y a quelque temps, l'un de vous, messieurs, a parlé des petites lignes qui étaient «prisonnières» de la mine. Pensiez-vous aux petites lignes privées comme il en existe aux États-Unis, 400 . . . pas la même chose?

M. Marshall: Je crois que la mention, monsieur, avait trait à l'embranchement dans la mine. Au Canada, ces embranchements sont tous—

Le sénateur Le Moyne: Les embranchements des grandes voies ferrées.

M. Marshall: . . . des principales voies ferrées.

Le sénateur Le Moyne: Il n'y a rien comme cela au Canada, comme le phénomène de la petite ligne aux États-Unis?

M. Marshall: Pas pour desservir une mine de charbon.

Le sénateur Le Moyne: Croyez-vous que ce serait une bonne innovation du point de vue économique?

M. Marshall: Seulement s'il y a deux lignes côte à côte de sorte qu'il y aurait une concurrence naturelle.

Le sénateur Le Moyne: Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Stollery.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, j'ai été quelque peu surpris d'apprendre que le prix du charbon n'a pas fondamentalement changé depuis—quand, 1968 ou une autre date?

M. Marshall: De 1977 à 1987, 10 années.

Le sénateur Stollery: Pour les derniers 10 ans, le prix de la tonne de charbon est demeuré plus ou moins le même tandis que le prix du transport a augmenté. Est-ce exact?

Le sénateur Graham: Pourrais-je tout simplement poser une question ici? Excusez-moi, seulement une question supplémentaire. Est-ce vraiment relié à cela? Lorsque vous parlez du prix du charbon, pourriez-vous faire la distinction entre le charbon métallurgique et le charbon thermique? Vous dites que le prix n'a pas changé depuis 10 ans.

M. Marshall: Nous parlons du charbon métallurgique. Il y a eu des fluctuations dans les prix.

Le sénateur Graham: Je comprends cela.

M. Marshall: Comme monsieur Garvey l'a signalé, en dollars réels nous revenons au—

Le sénateur Stollery: Mais, durant cette période de temps, le prix de cet élément réel, à savoir le charbon, est demeuré à peu près le même en dollars constants, si j'ai bien compris; et vous avez dit que le prix du transport d'une tonne de charbon a augmenté d'environ 40 p. cent. Est-ce exact?

M. Marshall: Dans certains cas.

Le sénateur Stollery: Dans certains cas. Je dois dire que je suis un peu surpris que vous soyez encore en affaire, parce que . . . Eh bien, je suppose que les dollars constants incluent l'inflation et tous les autres éléments qui constituent un dollar constant.

Si je me souviens bien, j'ai lu, il y a une couple d'années, le rapport Hall sur l'abandon des embranchements et j'ai compris que les sociétés ferroviaires devenaient plus rentables avec l'abolition du tarif Crow parce que leur revendication à l'époque, je crois, avait trait à l'argent qu'elles perdaient dans

[Text]

ries a mile and a quarter apart and all of that. We went through that some years ago. So you mean to tell me that with all of the things we have done for the railways over the last . . . when was the Hall report—five, six years ago? Plus the Crowsnest, and with all of that, there has not been any abating in the price of rail transport in hauling your commodity. Is that right?

Mr. Marshall: That is correct. There has been no adjustment in our sector. Maybe what did happen was that the rates did not go up at the same rate they were increasing prior to that event taking place, but there has not been a reduction, as Mr. Garvey pointed out, because the base rates . . . are under a formula.

Senator Stollery: So the fact that the railways claimed that the Crowsnest was stopping them from investing in new track and new this, that, and the other thing in the west. So I think we abolished the Crow rate, and then we authorized the abandonment . . . I think they have been authorizing the abandonment of those rail lines for the 15 years that I have been in Parliament. With every argument I have heard, this was going to make the difference to the railways; they were going to be able to be more competitive and build new track and all this, that, and the other thing.

Mr. Marshall: Senator, I think that is partially right, and we would not want to do an injustice to the railways—

Senator Stollery: Except that in 10 years—

Mr. Marshall: It has not impacted in the rates for transporting coal, but I think it should be recognized that at the time the railways were asking for those changes it was vital for the railways in essence to be able to earn that additional capital to maintain their trackage and invest in new structures, such as the new tunnel through the Rogers Pass. They had to generate revenue to be able to undertake those projects.

Also at that time, remember, the railways could perceive very shortly that they would have a capacity limitation on bulk products such as coal and grain going west—just a physical limitation. So from that standpoint—and I am not up here to defend the railways—

Senator Stollery: No, I understand.

Mr. Marshall: —but I think we have to keep it in perspective, because that is a bit of what you are touching on, I believe.

Senator Stollery: Yes, I am, because—

Mr. Marshall: And it was vital to us. If we could not afford . . . if the recession had not occurred, and according to the projections of the forecasters at that time, not just in coal but energy and any commodities, we could foresee where we would have rationing of coal going west to the ports, which would then of course just spin off to a loss of markets in the international theatre and that would have been devastating for us, so that piece of legislation was very important.

[Traduction]

l'exploitation de ces lignes de chemin de fer dans les Prairies, distantes d'un mille et quart, etc. Nous avons passé par là il y a quelques années. Vous voulez donc me dire qu'avec tout ce que nous avons fait pour les sociétés ferroviaires au cours des dernières . . . quand le rapport Hall a-t-il été—il y a cinq ou six ans? Avec le Crowsnest, et tout cela, il n'y a pas eu de réduction du prix du transport ferroviaire pour votre produit. Est-ce exact?

M. Marshall: C'est exact. Il n'y a pas eu d'ajustement dans notre secteur. Ce qui s'est peut-être produit, c'est que les tarifs n'ont pas augmenté au même rythme qu'auparavant, mais il n'y a pas eu de diminution, comme monsieur Garvey l'a signalé, parce que les tarifs de base . . . sont soumis à une formule.

Le sénateur Stollery: Ainsi le fait que les sociétés ferroviaires ont prétendu que le Crowsnest les empêchait d'investir dans une nouvelle voie, dans de nouveaux équipements, etc., dans l'Ouest. Je pense donc que nous avons aboli le tarif Crow, puis nous avons autorisé l'abandon . . . Je crois qu'ils ont autorisé l'abandon de ces lignes de chemin de fer durant les 15 ans où j'ai été au Parlement. Avec tout ce que j'ai entendu, ceci devait faire la différence pour les sociétés ferroviaires; elles pourraient être plus compétitives et construiraient une nouvelle voie ferrée, et toute sorte d'autres choses.

M. Marshall: Monsieur le sénateur, je crois que c'est partiellement vrai et nous ne voudrions pas commettre une injustice envers les sociétés ferroviaires—

Le sénateur Stollery: Sauf que durant les 10 années—

M. Marshall: Cela n'a pas eu de répercussions sur les tarifs pour le transport du charbon, mais je crois qu'on doit reconnaître qu'au moment où les sociétés ferroviaires demandaient ces changements, il était vital pour celles-ci de pouvoir gagner ce capital supplémentaire afin d'assurer l'entretien de l'ensemble des voies ferrées et d'investir dans de nouvelles structures, notamment le nouveau tunnel qui traverse le col Rogers. Elles avaient besoin de revenus pour pouvoir entreprendre ces projets.

Aussi à ce moment, rappelez-vous, les sociétés ferroviaires pouvaient se rendre compte qu'à très brève échéance il y aurait une limite de capacité sur les produits en vrac tels que le charbon et les céréales transportés vers l'Ouest—seulement une limite matérielle. Aussi, de ce point de vue—je ne suis pas ici pour défendre les sociétés ferroviaires—

Le sénateur Stollery: Non, je comprends.

M. Marshall: . . . mais je pense que nous devons garder cela dans son contexte, parce que c'est un peu ce dont vous parlez, je crois.

Le sénateur Stollery: Oui, parce que—

M. Marshall: Et c'était vital pour nous. Si nous ne pouvions pas nous permettre . . . si la récession ne s'était pas produite, et conformément aux prévisions faites à l'époque, non seulement dans le cas du charbon mais également dans le cas de l'énergie et des produits, nous pouvons imaginer qu'il y aurait eu pénurie de charbon expédié dans les ports de l'Ouest; ceci aurait, bien entendu, entraîné la perte de marchés sur le plan interna-

[Text]

Senator Stollery: I do not deny it, and I think I remember many of the arguments, but I am surprised that in the past 10 years, concerning the price of a tonne of metallurgical coal, by and large, the coal part has stayed the same and the thing that has gone up has been the rate of the cost of getting it to the port. I find it quite outstanding that this would be the case. Of course, it is always very difficult, as everybody knows, to find out just what the revenue situation with railways is.

I have sat here on a committee while we looked into VIA Rail, and I wonder if we ever really found out who did what, because there are so many elements involved in running a railway. The only way I guess one could compare that would be looking at the profitability of the railway compared to the profitability of the industries that the railway is responsible for transporting. That is almost impossible to do, because the railway figures are so difficult to ferret out of their complicated accounting systems. I just think that is a pretty extraordinary statistic. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Graham.

Senator Graham: Like Senator Stollery, I am amazed that the price of metallurgical coal has remained constant over the last 10 years. What about thermal coal?

Mr. Dikers: I hate to tell you about our situation, but since we came in the market a very short time ago, three years, it has gone down by about 30%. I will let the other gentlemen talk to you about the last 10 years.

Mr. Marshall: I think certainly, Mr. Dikers is right. Since his company entered the market, it has taken a significant drop. Prior to that, the price of international thermal coal indeed was going up. But it is like any other commodity, as I said earlier; it is a commodity and it is subject to the laws of supply and demand.

Right now, in the international marketplace, because of the recession that is still out there in many parts of the world, there is an oversupply of coal. This has driven down the price of thermal coal and metallurgical coal.

Senator Graham: But it has fluctuated up and down—

Mr. Marshall: It has fluctuated.

Senator Graham:—during that 10-year period. What is the ratio of the coal that you produce, the members of your association, between metallurgical and thermal coal? What percentage of metallurgical, for instance?

Mr. Marshall: Out of the 57 million tonnes of coal we produced in Canada last year, 34 million were metallurgical coal and 22 million were thermal coal.

Senator Graham: Where are your chief markets?

[Traduction]

tional et aurait été désastreux pour nous; cette loi était donc très importante.

Le sénateur Stollery: Je ne le nie pas, et je crois me souvenir d'un grand nombre d'arguments, mais je suis surpris qu'au cours des 10 dernières années, pour ce qui a trait au prix d'une tonne de charbon métallurgique, dans l'ensemble, le prix du charbon soit demeuré le même alors qu'augmentait le coût de son transport vers le port. Je trouve cela tout à fait exceptionnel qu'il en soit ainsi. Bien entendu, il est toujours très difficile, comme chacun le sait, de connaître les revenus des sociétés ferroviaires.

J'ai fait partie, ici, d'un comité pendant que nous examinions la situation de VIA Rail, et je me demande si nous n'avons jamais réellement découvert qui a fait quoi, parce qu'il y a tellement d'éléments qui entrent dans l'exploitation d'une société ferroviaire. La seule façon, je crois, de faire une comparaison consisterait à considérer la rentabilité de la société ferroviaire par rapport à la rentabilité des industries qu'elle dessert. C'est presque impossible à faire, parce que les données sur les sociétés ferroviaires sont très difficiles à dénicher dans leurs systèmes de comptabilité complexes. Je pense tout simplement que c'est un problème statistique passablement extraordinaire. Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Graham.

Le sénateur Graham: Je suis étonné que le prix du charbon métallurgique soit demeuré constant au cours des 10 dernières années. Qu'en est-il du charbon thermique?

M. Dikers: Je déteste vous parler de notre situation, mais puisque nous sommes sur le marché depuis très peu de temps, trois ans, le prix a baissé d'environ 30 p. 100. Je laisserai les autres messieurs vous parler des 10 dernières années.

M. Marshall: Je crois que monsieur Dikers a parfaitement raison. Depuis que sa société est apparue sur le marché, le prix du charbon a baissé considérablement. Avant cela, le prix du charbon thermique sur le plan international était à la hausse. Mais c'est un produit comme tout autre produit, comme je l'ai déjà dit; c'est un produit soumis aux lois de l'offre et de la demande.

Présentement, sur le marché international, à cause de la récession qui existe encore dans beaucoup de parties du monde, il y a un surplus de charbon. Ceci a fait baisser le prix du charbon thermique et du charbon métallurgique.

Le sénateur Graham: Mais il a subi des fluctuations—

M. Marshall: Il a subi des fluctuations.

Le sénateur Graham: ... durant cette période de 10 ans. Quel est le rapport, pour ce qui a trait au charbon que vous produisez, les membres de votre association, entre le charbon métallurgique et le charbon thermique? Quel est le pourcentage du charbon métallurgique, par exemple?

M. Marshall: Des 57 millions de tonnes de charbon que nous avons produites au Canada l'année dernière, 34 millions étaient du charbon métallurgique et 22 millions, du charbon thermique.

Le sénateur Graham: Où sont vos principaux marchés?

[Text]

Mr. Marshall: The largest market for thermal coal is our own Canadian domestic market, and the largest component of the Canadian domestic market is in Alberta, where 92% of our electricity is generated from coal.

Senator Graham: Could you tell us just a little something about your association? How long has it been in existence?

Mr. Marshall: Our association is probably one of the older ones in Canada. It has been in place in one name or another since about 1905. I have not always been its president, mind you.

Senator Graham: You stole my next question.

Mr. Marshall: I could see the glint in your eye, senator.

Senator Graham: As a matter of interest, how long have you been president?

Mr. Marshall: I have been president of this association since 1984, and I suppose I am probably different from most presidents of industry associations in that I come from the industry. I am not a professional association manager.

Senator Graham: Who are the major producers? You say you have 11 producing members. Who are the major producers in that group?

Mr. Marshall: By volume?

Senator Graham: Yes.

Mr. Marshall: The largest producers are the firms Minalco Limited, Luscar Ltd., Westar, represented by Mr. Garvey; those are probably the top three, followed by Fording Coal Limited and others: Obed Mountain; Quintet, at 6.5 million tonnes. Tech is producing 2 million tonnes. Byron Creek is under a million tonnes, Obed is a million, Crowsnest Resources is 1.2 . . .

Senator Graham: And Devco?

Mr. Marshall: Devco is about 3 million tonnes right now.

Senator Graham: You say your average haul distance is 10 times greater than your largest competitor.

Mr. Marshall: If you take the total export-oriented coal from Canada, our average haul distance—in other words, you take the distance for all mines and average it out—works out to be 1,100 kilometres. Australia is 110 to 150 kilometres to tidewater. That is 10 times.

Senator Graham: In using Australia as an example, are you suggesting it is your largest competitor?

Mr. Marshall: Australia is our principal competitor in the world market, absolutely, followed by South Africa. South Africa's coal fields are very close to the tidewater.

[Traduction]

M. Marshall: Le plus gros marché pour le charbon thermique est le marché intérieur canadien, et la composante la plus importante du marché intérieur canadien se trouve en Alberta, où 92 p. 100 de l'électricité est produite grâce au charbon.

Le sénateur Graham: Pourriez-vous nous parler un peu de votre association? Depuis quand existe-t-elle?

M. Marshall: Notre association est probablement l'une des trois plus anciennes au Canada. Elle existe, sous divers noms, depuis 1905. Je n'ai pas toujours été son président, vous savez.

Le sénateur Graham: Vous m'avez volé la question que j'allais vous poser.

M. Marshall: Je pouvais voir l'étincelle dans votre regard, monsieur le sénateur.

Le sénateur Graham: Question intéressante, depuis quand êtes-vous président?

M. Marshall: Je suis président de cette association depuis 1984 et je suppose que je suis probablement différent de la plupart des présidents des associations industrielles puisque je suis issu de l'industrie. Je ne suis pas un gestionnaire professionnel.

Le sénateur Graham: Qui sont les principaux producteurs? Vous dites que vous avez 11 membres producteurs. Qui sont les principaux producteurs dans ce groupe?

M. Marshall: Pour ce qui a trait au volume?

Le sénateur Graham: Oui.

M. Marshall: Les plus gros producteurs sont les sociétés Minalco Limited, Luscar Ltd. et Westar représentées par monsieur Garvey; ce sont probablement les trois producteurs les plus importants, suivis par Fording Coal Limited et d'autres: Obed Mountain; Quintet, avec 6,5 millions de tonnes. Tech produit 2 millions de tonnes. Byron Creek moins d'un million de tonnes, Obed, 1 million, Crowsnest Resources, 1,2 . . .

Le sénateur Graham: Et Devco?

M. Marshall: Devco produit présentement environ 3 millions de tonnes.

Le sénateur Graham: Vous dites que la distance moyenne pour le transport de votre charbon est 10 fois supérieure à celle de votre concurrent le plus important.

M. Marshall: Dans le cas de tout le charbon canadien destiné à l'exportation, la distance moyenne pour le transport de notre charbon—en d'autres termes, vous prenez la distance pour toutes les mines et vous calculez la moyenne—est d'environ 1 100 kilomètres. En Australie, la distance est de 110 à 150 kilomètres. La distance au Canada est 10 fois supérieure.

Le sénateur Graham: Vous citez, à titre d'exemple, l'Australie. Est-ce que cela veut dire que l'Australie est votre principal concurrent?

M. Marshall: L'Australie est sans aucun doute notre principal concurrent sur le marché mondial, suivie de l'Afrique du Sud. Les bassins houillers de l'Afrique du Sud sont très près de l'eau de marée.

[Text]

Senator Graham: You say on the last page of your presentation there are a number of things that shippers wanted, which are not in the bill. Can you give us an example of some of those things you would have liked to have seen in the bill?

Mr. Marshall: I would ask Mr. Garvey to respond to this.

Mr. Garvey: We suggested, senator, that there are some things some shippers wanted in the bill, such as joint track usage and terminal running rights, to name but a couple. Everything our association wanted to see in the bill is in the bill. There are some things other shippers wanted to see that are not there. We consider it to be a total compromise.

There are some minor things we suggested that are not there, such as provisions that would limit the access to some of the appeal mechanisms and the like, but they are not major items. They were things we are prepared to live without, so to speak, to get the most out of the bill.

Senator Graham: In your final sentence you urge the Senate to pass Bill C-18 without amendment or undue delay. The bill was amended extensively in the other place. Did you consider that those amendments helped the bill?

Mr. Garvey: I think the amendments clarified some of the positions or some of the situations and further brought into play a more intensive review in terms of the competitive line rate issue, which should have met with the approval of the railways and should have taken out some of the objection to it.

Overall, I would suggest the amendments that came about from the consultative process in which we all took part have somewhat improved the bill.

Senator Graham: Were there any amendments in the other place that were passed that hurt the bill in your opinion?

Mr. Garvey: None that would change it to the extent we would find it unmanageable. I cannot think of any that changed it so significantly that we could not live with it.

Senator Graham: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for an interesting presentation.

Mr. Dikers: Now that we are off the record, I guess I can stand corrected on one of those things. When you choose something, I guess you are a little prouder of it than if it is foisted off on you. I am sorry, senator, I did not mean to belittle your position at all. I am just very happy that I am here in Canada.

Senator Muir: I just do not understand what you mean; I was born across the water. This is why I do not know what you are talking about.

[Traduction]

Le sénateur Graham: Vous signalez, à la dernière page de votre mémoire, qu'il existe un certain nombre de choses que les expéditeurs désirent, mais qui ne sont pas contenues dans le projet de loi. Pouvez-vous nous indiquer quelques-unes des choses que vous auriez voulu que le projet de loi contienne?

M. Marshall: Je demande à monsieur Garvey de répondre à cette question.

M. Garvey: Nous avons signalé, monsieur le sénateur, qu'il y avait des choses que certains expéditeurs auraient voulu voir figurer dans le projet de loi, comme des droits d'exploitation de terminal et d'usage de voies en commun, pour n'en nommer que quelques-unes. Tout ce que notre association voulait voir figurer dans le projet de loi s'y trouve. Il y a certaines choses que d'autres expéditeurs désiraient voir figurer dans le projet de loi, mais qui ne s'y trouvent pas. Nous pensons qu'il s'agit d'un compromis équitable.

Quelques-unes de nos suggestions mineures n'ont pas été retenues pour le projet de loi. C'est le cas, par exemple, des dispositions qui limiteraient l'accès à certains mécanismes d'appel, mais ces aspects sont secondaires. Nous sommes prêts à nous passer de certaines choses, pour ainsi dire, afin de tirer le meilleur parti possible de ce projet de loi.

Le sénateur Graham: Dans votre dernière phrase, vous priez le Sénat d'adopter le projet de loi C-18 sans amendement ou retard injustifié. D'autres aspects de ce projet de loi ont été modifiés en profondeur. Pensez-vous que ces amendements ont amélioré le projet de loi?

M. Garvey: Je pense que ces amendements ont précisé certaines positions ou situations et ont donné lieu à une étude plus poussée de la question du tarif concurrentiel de marchandise simple; cela a dû permettre d'obtenir l'approbation des sociétés de chemins de fer et de lever une partie des objections.

En somme, je pense que les amendements qui ont résulté du processus de consultation auquel nous avons tous participé ont sûrement amélioré le projet de loi.

Le sénateur Graham: Existe-t-il d'autres modifications apportées à ce projet de loi, qui, à votre avis, seraient nuisibles?

M. Garvey: Aucune ne modifie ce projet de loi au point de le rendre difficile à appliquer. Je ne vois aucun amendement qui ait modifié ce projet de loi de façon inacceptable à nos yeux.

Le sénateur Graham: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, de nous avoir présenté cet intéressant mémoire.

M. Dikers: En toute confiance, je pense que je peux maintenant reconnaître que j'avais tort sur un point. Lorsqu'on choisit quelque chose, je suppose qu'on est toujours un peu plus fier que si on nous l'avait imposé. Veuillez m'excuser, monsieur le sénateur, car je ne voulais en aucune façon affaiblir votre position. Je suis simplement très heureux d'être ici au Canada.

Le sénateur Muir: Je ne comprends tout simplement pas ce que vous voulez dire; je suis né de l'autre côté des eaux. C'est pourquoi je ne sais pas de quoi vous parlez.

[Text]

Mr. Dikers: You came farther than I; I just sneaked across the border.

Senator Muir: I do not know what you are talking about; you just walked cross the border.

Senator Graham: We did not have any choice; we had to take him.

Senator Muir: This is right. Look what you are stuck with.

The Chairman: Order, please. Our next group is from the Canadian Labour Congress, Ms Nancy Riche, executive vice-chairman; from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Mr. Louis Erlichman; and from the Brotherhood of Railway Carmen, Mr. Leo Roy.

Ms. Nancy Riche, Vice-President, Canadian Labour Congress: My name is Nancy Riche, and I am one of the executive vice-presidents of the Canadian Labour Congress. With me is Louis Erlichman, head of research for the International Association of Machinists; and Leo Roy, of the Brotherhood of Railway Carmen of Canada.

I will give a general overview. First, it is important to state the Canadian Labour Congress's position. We are in fundamental disagreement with the deregulation of the transport industry. We do, however, agree with regulatory reform. It is perhaps now time to look at the transport industry from a point of view of regulatory reform. We do not believe that deregulation is regulatory reform, in spite of some effort to call it re-regulation.

We believe that the emphasis being placed on the market for the total economy of this country is the wrong way to go. We believe that transportation in this country needs to be regulated. We believe that a country the size of Canada, with so many regions, needs regulation to make sure that everybody receives the same kind of service.

We are once again saying to another committee that we are a little unhappy with the process, that we would have liked to see a much larger public debate. We in the Canadian Labour Congress lobbied very hard for the parliamentary committee to travel, and we were pleased that they decided to travel. But they went to very few centres, and saw very few people. Many of our people who had prepared briefs were not able to meet with them. I think in B.C. alone 49 or 50 municipalities requested to meet with them. Sixteen to 20 groups were turned away in Vancouver because the committee could not stay long enough. Again we find we are meeting with a committee that will have limited hearings of which we could find no public notice. We are not sure how many people would like to meet with you, will not have the opportunity and will probably only hear about it afterwards. We want to make that point, because we are a little concerned.

[Traduction]

M. Dikers: Vous venez de plus loin que moi; j'ai simplement traversé la frontière en cachette.

Le sénateur Muir: Je ne sais pas de quoi vous parlez; vous avez simplement traversé la frontière à pied.

Le sénateur Graham: Nous n'avions pas le choix; nous avons dû le prendre.

Le sénateur Muir: C'est exact. Et vous ne pouvez plus vous en débarrasser.

Le président: Silence, s'il-vous-plaît, Messieurs. Le groupe suivant comprend Mme Nancy Riche, vice-présidente du Congrès du travail du Canada, monsieur Louis Erlichman de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique et monsieur Léo Roy de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer.

Mme Nancy Riche, vice-présidente du Congrès du travail du Canada: Je me nomme Nancy Riche et je suis l'un des six vice-présidents du Congrès du travail du Canada. J'ai à mes côtés monsieur Louis Erlichman, chef de la recherche pour l'Association internationale des machinistes, et M. Léo Roy de la Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada.

Je voudrais donner une idée générale de la situation. Il est important de faire d'abord connaître la position du Congrès du travail du Canada. Nous sommes formellement opposés à la déréglementation de l'industrie des transports. Nous sommes cependant en faveur d'une réforme de la réglementation des transports. Il convient peut-être maintenant d'examiner l'industrie des transports du point de vue de la réforme de la réglementation. Nous ne pensons pas que la déréglementation représente une réforme de la réglementation bien que certains parlent à ce sujet de «nouvelle réglementation».

Nous croyons que l'accent qui est mis sur les forces du marché pour l'ensemble de l'économie du pays n'est pas approprié. À notre avis, les transports ont besoin d'être réglementés au Canada. A cause de sa taille et de ses nombreuses régions, un pays comme le Canada a besoin d'une réglementation pour que chacun reçoive le même genre de service.

Nous répétons encore ici ce que nous avons dit à d'autres comités: nous ne sommes pas très satisfaits du processus et nous aurions aimé voir le débat devenir beaucoup plus public. Le Congrès du travail du Canada a multiplié les démarches pour que les membres du comité parlementaire se déplacent et nous sommes très heureux de constater qu'ils ont décidé de le faire. Cependant, ils ne sont allés que dans quelques centres et ont rencontré peu de gens. Beaucoup de nos membres avaient préparé des mémoires, mais n'ont pu les présenter au comité. En Colombie-Britannique seulement, je pense qu'environ 49 ou 50 municipalités ont demandé à rencontrer les membres du comité. À Vancouver, 16 des 20 groupes ont été refusés parce que le comité ne pouvait pas rester assez longtemps. Ici encore, nous nous présentons devant un comité qui tiendra des audiences restreintes qui, à notre connaissance, n'ont fait l'objet d'aucun avis au public. Comment savoir combien de gens auraient désiré vous rencontrer mais n'en n'ont pas eu la chance et n'entendront probablement parler de ces audiences qu'après coup. Nous nous permettons de souligner ce fait parce que nous sommes un peu inquiets.

[Text]

We have called for and continue to call for a royal commission on the transport industry. I glanced over the brief presented previous to our coming here and it talked about two and a half years of discussion since *Freedom to Move*. The last time the transport industry had any regulatory change it was about a 10-year process. We are not suggesting we need another 10 years, but we believe we certainly need more than we have had.

We are very concerned about what has happened in the United States since deregulation. We are not suggesting that every time we turn on our TV and hear about another airline incident or accident that it is because of deregulation, but we believe there is some evidence to prove there is some connection. We know near misses have gone up in the air at an extraordinarily high rate.

Recently the newspaper *U.S.A. Today* talked about 1,500 bankruptcies this year in the trucking industry. We know surprise inspections of trucks on the highway have found many trucks to be unsafe. We have read articles about trucking companies getting out of the business. One article talked about the owner saying he just could not live with himself knowing that his person was on the road far more hours than were necessary because he had to make the money. The cutthroat competition has meant many have gone under.

We watch and read the articles which show travel in the United States, the line-ups and the back-ups. We are hearing that more people are flying when we really know more people are landing and taking off in many different places. There are not a lot of direct flights up and down. Statistics show a lot more people are getting on planes.

We look at the greater industry concentration. We do not have to go across the border, but just look in our own airline industry in the last two years to see the greater industry concentration in the airlines. Two years ago, how many airlines did we have? How many do we have now? In this country we have three. They own 49% of this or . . . It is enough to know where the concentration is. We have no idea what is going to happen with Air Canada in the next couple of months.

We have lost service to small communities. When we presented briefs before, we heard that the number of flights from Vancouver to Victoria has increased or the number of flights to Charlottetown has increased. We do not talk about Air Canada stopping service in Sault Ste. Marie or in London, Ontario. Nobody asks us about that. We are concerned that it may continue. We are a country made up of small communities.

[Traduction]

Nous avons réclamé et continuons de réclamer une commission royale d'enquête sur l'industrie des transports. J'ai parcouru le mémoire qui vous a été présenté juste avant nous et il y était question d'environ deux ans et demi de débat depuis «Aller sans entraves». La dernière fois que des modifications ont été apportées à la réglementation de l'industrie des transports, le débat a duré 10 ans. Nous ne voulons pas dire que nous avons besoin d'encore dix autres années, mais nous pensons que nous aurions certainement eu besoin de plus de temps que nous en avons eu.

Nous sommes très préoccupés par ce qui s'est passé aux États-Unis depuis la déréglementation. Nous ne voulons pas dire par là que nous tenons la déréglementation responsable de chaque incident ou accident d'avion dont nous entendons parler à la télévision, mais nous pensons qu'il existe suffisamment de preuves pour établir un lien avec la déréglementation. Nous savons que le nombre de quasi-collisions aériennes a augmenté à un rythme effarant.

Récemment, on pouvait lire dans le journal *U.S.A. Today* qu'il y avait eu environ 1,500 faillites cette année dans l'industrie du camionnage. Nous savons que les contrôles surprises des camions sur la route ont permis de découvrir qu'un grand nombre de camions étaient peu sûrs. Nous avons lu des articles au sujet d'entreprises de camionnage qui abandonnaient les affaires. Il était question, dans un article, d'un propriétaire qui affirmait qu'il ne pouvait accepter, en conscience, que son personnel soit sur la route pendant beaucoup plus d'heures qu'il n'était nécessaire afin qu'il puisse faire de l'argent. À cause de cette concurrence acharnée, un grand nombre d'entreprises ont fait faillite.

Nous sommes au courant des articles qui montrent la situation de l'industrie du transport aérien des passagers aux États-Unis, les files d'attente et les retards. Nous entendons dire que plus de gens prennent l'avion, et nous savons qu'en réalité un plus grand nombre de voyageurs atterrissent et décollent dans un grand nombre d'endroits différents. Il n'y a pas beaucoup de vols directs entre les points de départ et d'arrivée. Les statistiques révèlent qu'un nombre beaucoup plus élevé de voyageurs prennent l'avion.

On assiste à une plus grande concentration de l'industrie. Il n'est pas nécessaire de traverser la frontière; il suffit d'étudier l'évolution de notre propre industrie du transport aérien ces dix dernières années pour constater une plus grande concentration de l'industrie sur les compagnies aériennes. Il y a deux ans, combien y avait-il de compagnies aériennes? Combien en avons-nous maintenant? Au pays, nous en avons trois. Elles possèdent 49 p. 100 de ce ou . . . cela suffit pour que l'on sache où se trouve la concentration. Nous n'avons aucune idée de ce qui adviendra d'Air Canada au cours des prochains mois.

Les petites villes ne sont maintenant plus desservies. À l'occasion de la présentation de nos mémoires, nous avons entendu dire que le nombre de vols entre Vancouver et Victoria avait augmenté, de même que le nombre de vols vers Charlottetown. Nous ne faisons pas mention du fait qu'Air Canada ne dessert maintenant plus ni Sault-Ste-Marie ni London en Ontario. Personne ne nous pose de questions à ce sujet. Nous

[Text]

Air Canada has a wonderful ad on TV. Mind you, my sense is that they are getting ready to sell it to us when they say, "Share our tomorrows". It begins with Air Canada having one aircraft. It looks like it is the northern part of our country. A woman and child are there and the husband is going off on the plane. Then there is a picture of a little boy in some part of the prairies with nothing around him, no big highrises, no big cement building. There was some sort of transportation. The suggestion was that Air Canada has serviced all this country.

In the legislation we only see token reference to the problems of monopoly, service loss, discrimination and safety. As I have mentioned before, we are very concerned about safety. Particularly in the trucking industry, we will have major problems without a national safety code. We are obviously very concerned about loss of jobs. The United States experience has shown thousands and thousands of jobs lost since deregulation in that country.

We are concerned about loss of jobs to foreign carriers. We are not sure how much discussion has been held in light of the bilateral trade negotiations with the United States. The legislation says that at least 75% of the airline industry must remain Canadian-owned. I am not sure what that means, and I am not sure anybody knows—maybe somebody knows what it means, but I am not sure that if we sign a bilateral trade agreement with the United States and there is in fact no Investment Canada as such, what that will mean in the legislation. We are obviously concerned about that area.

We consider the Senate to have special concern for the regions. We are concerned about what is going to happen in the regions, because I do not know. We know we have gone from full jet service in most of the outlying regions to turboprops. Research has shown that they are not as safe as the big planes. We could probably have some debate, but there is a concern that some of our regions may be left out.

We do not know the impact on labour relations. There is very little reference to it in the legislation. If we get a National Transportation Agency, we would hope it would be representative of the regions, of the users, of the workers, and of the industry. That is basically an overview of our concerns.

Senator Stollery: Mr. Chairman, I just have a couple of questions here. We are back to this business of dealing with at least three modes of transport, all three of which are really quite distinct. It is kind of difficult to talk about interprovincial trucking, railways, and air transport at the same time, because the problems in each of those industries are quite different.

I mentioned to the deputy minister yesterday the fact that we are unfortunately using the U.S. experience all the time and we are not clear just how that applies in Canada. I repeat that I find it distasteful to keep going to another country to get

[Traduction]

avons peur que cela continue, alors que nous sommes un pays composé de petites communautés.

Air Canada présente un merveilleux message publicitaire à la télévision. Et vous savez, je pense qu'ils se préparent à nous vendre l'idée lorsqu'ils disent «Prenez part à notre avenir». On voit d'abord un ancien avion d'Air Canada. Cela semble se passer dans le Nord du pays. On y voit une femme et un enfant et le mari monte dans l'avion. Puis, on voit un petit garçon quelque part dans les Prairies, il est seul, il n'y a autour de lui ni gratte-ciel, ni édifice en béton. Il y a eu une certaine forme de transport. Il se dégage de ce message qu'Air Canada a desservi tout le pays.

Dans le projet de loi, on ne fait qu'allusion aux problèmes de monopole, de perte de service, de discrimination et de sécurité. Comme je l'ai souligné auparavant, nous sommes très préoccupés par cette question de sécurité. Dans l'industrie du camionnage plus particulièrement, il y aura des problèmes graves en l'absence d'un code national de sécurité. Nous sommes évidemment très inquiets des pertes éventuelles d'emploi. Aux États-Unis, il est prouvé que des milliers et des milliers d'emplois ont été perdus depuis la déréglementation.

Nous nous inquiétons des emplois perdus au profit des transporteurs étrangers. Nous ignorons dans quelle mesure on a discuté à la lumière des négociations commerciales bilatérales avec les États-Unis. La Loi dit qu'au moins 75 p. 100 de l'industrie de l'aviation commerciale doit demeurer propriété canadienne. Je ne suis pas certain de ce que cela signifie, et je doute que quelqu'un le sache—peut être quelqu'un le sait-il, mais j'ignore, si nous signons une entente commerciale bilatérale avec les États-Unis et qu'il n'y a en réalité aucun Investissements Canada comme tel, ce que cela signifiera dans la Loi. Nous sommes certainement inquiet à ce sujet.

À notre avis, le Sénat s'intéresse particulièrement aux régions. Nous nous demandons ce qui va se passer dans les régions, car je l'ignore. Dans la majorité des régions éloignées, nous sommes passés, nous le savons, des avions à réaction aux avions à turbopropulseur. Les recherches ont démontré qu'ils ne sont pas aussi sûrs que les gros avions. Nous pourrions probablement débattre la question, mais il est à craindre qu'on oublie certaines de nos régions.

Nous ignorons quelles seront les répercussions sur les relations de travail. On en parle très peu dans la Loi. Si nous créons une agence nationale pour les transports, elle devrait, nous l'espérons, pouvoir représenter les régions, les utilisateurs, les travailleurs et l'industrie. Voilà l'essentiel de nos préoccupations.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je n'ai que deux ou trois questions à poser. Nous en sommes encore à traiter d'au moins trois modes de transport, dont chacun est bien particulier. Il n'est pas facile de parler en même temps du transport routier, ferroviaire et aérien entre les provinces, car les problèmes de chacune de ces industries sont très différents.

J'ai mentionné hier au sous-ministre qu'il était déplorable que nous nous servions toujours de l'expérience américaine sans très bien savoir jusqu'à quel point elle s'applique au Canada. Je le répète, c'est désagréable d'aller chercher l'expé-

[Text]

their experience in order to discuss a bill that is supposed to apply in Canada with quite a different set of circumstances.

I would like to just ask one or two questions on the air transport part of this. When I fly to the U.S., I cannot help wondering what happens to all the employees. I do not know that they all lose their jobs every time an airline goes under and they paint another sign on the side of the airplane, but I cannot help but wonder what the effect must be on the employees—and I suppose the employees of Canadian Pacific—when they find themselves in a new airline.

In the U.S. this has become a really dramatic problem. It has been bought by someone else. People's Express was owned by the employees, so what happens to the employees when People's Express becomes a part of Texas Air, which also has Continental Airlines, I think, and Eastern Airlines? What happens to the employees in all of this? I mean, surely all the air stewardesses and the pilots and the staff do not all suddenly find themselves without a job? What does happen when this tremendous turnover of airlines keeps taking place?

Mr. Louis Erlichman, Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers: What happens in the Continental-Eastern-People Express-Texas Air morass is actually still not clear. If the whole mess survives—because Frank Lorenzo may have bitten off more than he can swallow and they are in a hell of a mess right now—they are obviously going to try to merge all the operations.

Between 1978 and 1983 the U.S. Department of Labor did a survey in terms of workers displaced. There are workers who actually lost their jobs. I will not get into a discussion about net employment impact. But half of the 50,000 workers who were displaced in that period got new full-time jobs.

Senator Stollery: With other emerging . . .

Mr. Erlichman: Not necessarily with other carriers; they may have gone to work elsewhere. Half of those were earning less than before. Now, this was only within a five-year period, so you do not have a really clear sort of lifetime tracking of what happened to these people.

Senator Stollery: I am sure that is right, yes.

Mr. Erlichman: But what you are talking about is half of them who did not get new full-time jobs. Now, this was through the bottom of the 1981-1982-1983 recession period, and even half of the people who did get jobs ended up earning less, at least to start with, than they had earned before.

The people who stayed on a new carrier that has merged . . . it varies all over the map. If they had union representation and it stayed a union firm . . . Some groups merged and there will be representation votes. Our union as an international just won a vote on Northwest, with Republic and Northwest merging. And they maintained the conditions of the collective agreement. But in a lot of cases, obviously there are people laid off. I mean, part of the notion behind the merger is to reduce your work force.

[Traduction]

rience d'un autre pays pour étudier un projet de Loi qui sera applicable au Canada dans des circonstances tout autres.

J'aimerais poser une ou deux questions concernant le transport aérien. Lorsque je prends un avion vers les États-Unis, je ne peux m'empêcher de me demander ce qui arrive aux employés. Je ne sais pas si tous perdent leur emploi chaque fois qu'une compagnie aérienne disparaît et qu'on peint un autre emblème sur le flanc de l'avion mais, je n'y peux rien, je me demande quelles sont les répercussions sur les employés—par exemple les employés du Canadien pacifique—lorsqu'ils se retrouvent à l'emploi d'une autre compagnie aérienne.

Aux États-Unis, c'est devenu un problème très dramatique. Quelqu'un a abordé la question. People's Express appartenait aux employés. Alors, qu'arrive-t-il aux employés lorsque People's Express devient la propriété de Texas Air, à qui appartient aussi, je crois, Continental Airlines et Eastern Airlines? Qu'advient-il des employés dans tout cela? Tout de même, toutes les hôtesse, tous les pilotes et tous les employés ne se retrouvent pas du jour au lendemain sans emploi? Qu'est-ce qui arrive lorsque ces nombreux changements de mains ne cessent de se produire?

M. Louis Erlichman, directeur de la recherche, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique: Ce qui se passe dans l'affaire Continental-Eastern-People's Express-Texas Air n'est pas encore très clair. S'ils se sortent de ce gâchis, Frank Lorenzo ayant visé trop haut et ils sont maintenant dans un beau pétrin, ils ont évidemment essayé de fusionner toutes les sociétés.

En 1978 et 1983, le Département du travail des États-Unis a mené une enquête sur les travailleurs déplacés. Des travailleurs ont réellement perdu leur emploi. Je n'entamerai pas une discussion sur les répercussions nettes sur l'emploi. Mais, la moitié des 50 000 travailleurs déplacés durant cette période se sont trouvés de nouveaux emplois à temps plein.

Le sénateur Stollery: Avec d'autres nouveaux . . .

M. Erlichman: Pas nécessairement avec d'autres transporteurs; ils peuvent être allés travailler ailleurs. La moitié gagnait moins qu'avant. Il ne s'agissait que d'une période de 5 ans; vous ne savez donc pas vraiment ce qui est advenu de ces personnes par la suite.

Le sénateur Stollery: Je suis certain que c'est juste, oui.

M. Erlichman: Mais vous dites que la moitié d'entre eux ne se sont pas trouvés un nouvel emploi à temps plein. Ceci s'est produit au plus bas de la période de récession de 1981-1982-1983, et même la moitié des personnes qui se sont trouvées un emploi gagnaient en définitive moins, du moins au début, que précédemment.

Les personnes qui sont demeurées avec un nouveau transporteur qui a fait l'objet d'une fusion . . . cela varie un peu partout. S'ils étaient représentés par un syndicat et que l'entreprise est restée syndiquée . . . Certains groupes se sont fusionnés et il y aura des votes de représentation. Notre syndicat, en tant que syndicat international, vient tout juste de remporter les suffrages à la Northwest, République et Northwest ayant fait l'objet d'une fusion. Et ils ont maintenu les conditions de la convention collective. Mais dans plusieurs cas, il est

[Text]

Senator Stollery: Yes, I understand that, and I guess you can argue that if some airlines are overmanned . . . I do not know anything about airlines. I suppose the only reason to merge three or four airlines is presumably that there is a duplication of service or jobs or something. So that would be one of the reasons for merging them—you thought you could do it more profitably with fewer employees.

Mr. Erlichman: There are certainly other clear reasons in the United States. Contrary to what most of the people who have been proponents of deregulation tend to say, there are diseconomies of scale. They used to say that a few years ago. But their economies of scale, not just in terms of getting rid of redundancies in maintenance operations or something like that . . . but those are fairly limited. In terms of just having a sufficiently large network to tie in your passengers . . . and you get them on your aircraft and you can transport them across the country, internationally and so on . . . There is a substantial value in that. That is one of the major reasons the industry in the States is concentrating.

Senator Stollery: All right, but let me just go back here for a second. My question is that in the United States, with no national unemployment insurance program, only a state unemployment insurance program, with this tremendous turnover in airlines . . .

The other day I was on my way to Barranquilla in Colombia, and the steward in the plane had been working for Eastern since 1946. He was the only employee they had left who had been with the airline. It was his 40th year or something. And he was in a state of great discouragement about the way all of this was going.

So my question is, what happens? Is it that they do not really know yet what has happened to all of these employees? You said 50,000 employees, and out of the 50,000 employees, 25,000 have found jobs in the changing industry—or they did not.

Mr. Erlichman: This was as of 1983-84.

Senator Stollery: And the other 25,000 are doing something else?

Mr. Erlichman: They are unemployed. They were unemployed at that point, at the point the study ended.

Senator Stollery: I see.

Mr. Erlichman: There were labour-protective provisions in the U.S. airline deregulation act of 1978, which supposedly would have provided substantial retraining, mobility, wage protection, first shot at new airline jobs for those people. They have never come into effect.

Senator Stollery: All right, so we do not know what happened to the other 25,000. We do not seem to know really

[Traduction]

évident que des personnes sont mises à pied. Le but de la fusion étant en partie de réduire la main-d'œuvre.

Le sénateur Stollery: Oui, je comprends cela et je suppose que vous pouvez affirmer que certaines compagnies d'aviation ont trop de personnel . . . J'ignore tout des compagnies d'aviation. Je suppose que la seule raison de fusionner 3 ou 4 compagnies d'aviation est probablement qu'il y a une duplication au niveau du service ou des emplois ou quelque chose. Alors, ce serait une des raisons de les fusionner—vous pensiez que cela serait plus rentable avec moins d'employés.

M. Erlichman: Il y a certainement d'autres raisons évidentes aux États-Unis. Contrairement à ce que disent la majorité des personnes qui sont en faveur de la dérèglementation, il y a des déséconomies d'échelle. C'est ce qu'ils disaient il y a quelques années. Mais leurs économies d'échelle, non seulement en termes d'élimination de licenciements au niveau des opérations d'entretien ou quelque chose du genre . . . mais elles sont assez limitées. Pour ce qui est d'avoir un réseau suffisamment étendu pour que vos passagers puissent établir la communication . . . et vous les embarquez dans votre avion et vous pouvez les transporter d'un bout à l'autre du pays, à l'extérieur de celui-ci, etc . . . Ceci est très important. Il s'agit d'une des principales raisons qui fait que l'industrie aux États-Unis se concentre.

Le sénateur Stollery: D'accord, mais permettez-moi de revenir en arrière quelque peu. Ma question est la suivante. Aux États-Unis, où il n'y a pas de programme national d'assurance-chômage, mais seulement un programme d'assurance-chômage au niveau de l'État, avec ses nombreux changements de mains de compagnie d'aviation . . .

L'autre jour, en route vers Barranquilla, Colombie, le commissaire de bord travaillait pour Eastern depuis 1946. Il était le seul employé qu'elle avait gardé qui avait été à l'emploi de la compagnie d'aviation. Il était dans sa 40^e année de service ou quelque chose du genre. Il était très désolé de l'allure que les choses prenaient.

Alors ma question est la suivante : que se passe-t-il? Serait-ce qu'ils ne savent pas encore vraiment ce qui est arrivé à tous ces employés? Vous avez dit 50 000 employés et que de ceux-là, 25 000 ont trouvé un emploi dans cette industrie en évolution—ou n'en ont pas trouvé.

M. Erlichman: C'étaient les chiffres en 1983-1984.

Le sénateur Stollery: Et les autres 25 000 font autre chose?

M. Erlichman: Ils sont en chômage. Ils étaient en chômage à ce moment-là, à la date à laquelle l'étude a pris fin.

Le sénateur Stollery: Je vois.

M. Erlichman: Dans la loi américaine de dérèglementation du transport aérien de 1978, il y avait des dispositions visant à protéger la main-d'œuvre qui étaient censées assurer beaucoup aux employés en matière de recyclage, de mobilité, de protection salariale et de placement prioritaire dans tout nouvel emploi créé par leur compagnie aérienne. Ces dispositions n'ont jamais été appliquées.

Le sénateur Stollery: Très bien, nous ne savons donc pas ce qui est arrivé aux autres 25 000. Nous ne semblons pas savoir

[Text]

what happened to the 50,000 employees, but we certainly do not know what happened to the 25,000. Is that right?

Mr. Erlichman: Well they were unemployed for a substantial period of time, obviously.

Senator Stollery: And is that still going on? I mean, the fact that Eastern Airlines, which serviced Ottawa, is no longer in business in this part of the world and it is now Continental Airlines, and Pilgrim Airlines has become Piedmont Airlines . . . I mean, what happens to all those employees?

Mr. Erlichman: Well some of them start working with the new carrier, some of them lose their jobs and get jobs with other carriers, maybe have to move a couple of thousand miles. Some of them do not get jobs in the industry at all and look elsewhere. All of those things happen.

Senator Stollery: And what has happened to the employees that were with Canadian Pacific and are now with Canadian—whatever it is—International?

Mr. Erlichman: Canadian Airlines International?

Senator Stollery: Yes. Were they all just absorbed into Canadian Airlines International?

Mr. Erlichman: There were substantial lay-offs in Eastern Provincial, Nordair . . . Part of the point of that operation was to—

Senator Stollery: So how many fewer people are employed now than were employed before Canadian Airlines International emerged?

Mr. Erlichman: It is kind of early in the game, because the real merger between PWA and CP Air is only sort of beginning to happen right now. I guess losses are in the hundreds when you are looking at the Eastern Provincial and the Nordair take-overs by CP Air, but we really have not gone . . . The management at this new Canadian Airlines International is talking about, I think the figure was 3,000.

Senator Stollery: Three thousand what?

Mr. Erlichman: I could not give you . . . I am just trying to remember the figure of how many fewer employees there will be at the end of it.

Senator Stollery: There would be 3,000 fewer employees?

Mr. Erlichman: I should not say that; I would have to go back and check. There is a quote from Rhys Eyton, the president. But there is a very substantial reduction in overall employment.

Senator Stollery: I do not think the size of the airplane . . . I am not sure it matters a great deal whether a community is serviced by a bigger plane or a smaller plane. In fact, maybe the smaller plane makes more sense. The only argument for the public is that the tickets get cheaper; that is the only argument. I think the point is made that when we looked at this business of increased passengers I never thought of that. In fact, a lot of this is because of the lack of direct service, people changing airplanes in airports. That explains Atlanta, actually,

[Traduction]

vraiment ce qui est arrivé aux 50 000 employés, et encore moins aux 25 000. N'est-ce pas?

M. Erlichman: Eh bien, ils ont été en chômage pendant un bon bout de temps, évidemment.

Le sénateur Stollery: Le sont-ils toujours? Je veux dire, le fait qu'Eastern Airlines, qui desservait Ottawa, ne fasse plus affaire dans ce coin-ci du monde et que ce soit maintenant Continental Airlines, et que Pilgrim Airlines soit devenu Piedmont Airlines . . . Je veux dire, qu'est-ce qui arrive à tous ces employés?

M. Erlichman: Eh bien, certains d'entre eux restent au service du nouveau transporteur, certains perdent leur emploi et se replacent chez d'autres transporteurs, et ont peut-être à déménager quelques milliers de milles plus loin. Certains ne se retrouvent aucun emploi dans l'industrie même et ils doivent chercher ailleurs. Ces choses-là arrivent.

Le sénateur Stollery: Et qu'est-il arrivé aux employés de la compagnie Canadien Pacifique qui sont maintenant avec la compagnie Canadien International—ou quel que soit le nom?

M. Erlichman: Lignes aériennes Canadien?

Le sénateur Stollery: Oui. Ont-ils tous été simplement repris par les Lignes aériennes Canadien?

M. Erlichman: Il y a eu passablement de licenciements chez Eastern Provincial, Nordair . . . Cette transaction visait en partie à—

Le sénateur Stollery: Combien y a-t-il d'employés de moins maintenant qu'il y en avait avant la création des Lignes aériennes Canadien?

M. Erlichman: Il est un peu tôt pour le dire, puisque la véritable fusion entre PWA et CP Air ne fait en quelque sorte que commencer à se réaliser. Je suppose que les pertes se chiffrent dans les centaines si l'on songe à la prise de contrôle d'Eastern Provincial et de Nordair par CP Air, mais nous n'avons pas vraiment . . . La direction de ces nouvelles Lignes aériennes Canadien parle, je crois, d'un chiffre de 3 000.

Le sénateur Stollery: Trois mille quoi?

M. Erlichman: Je ne pourrais vous donner . . . J'essaie tout simplement de me rappeler, de vous dire combien il y aura d'employés de moins après tout cela.

Le sénateur Stollery: Il y aurait 3 000 employés de moins?

M. Erlichman: Je ne devrais pas dire ça; il faudrait que je retourne vérifier. Il y a une citation de Rhys Eyton, le président. Mais il y a une très forte réduction du nombre total d'emplois.

Le sénateur Stollery: Je ne crois pas que la taille de l'avion . . . Je ne suis pas certain qu'il importe vraiment qu'une localité soit desservie par un plus gros avion ou un plus petit avion. En fait, l'avion plus petit convient peut-être mieux. Le seul argument qui intéresse le public est que le prix des billets soit réduit; c'est le seul argument. Je crois avoir montré que, lorsque nous avons examiné cette question de l'augmentation du nombre de passagers, je n'ai jamais songé à ça. En fait, c'est en grande partie attribuable à l'absence de services directs, au fait que les gens changent d'avion dans les aéro-

[Text]

which was the question I asked the deputy minister yesterday and for which I did not receive a satisfactory answer.

I really do think there is an awful lot of information that is missing. I mean, you are the Canadian Labour Congress. I think there is an awful lot of information missing about what happens to all of these employees. They do not just disappear. I mean, people go actually to airline stewardess school to be a graduated as an airline steward or stewardess. I happened to run into one the other day in an airplane. It was her first flight. She had just graduated from school—I think it was between Miami and Washington—and I was surprised that she just graduated, this was her first flight. So what does she expect? Why would you go to air steward school at this point in the airline business when the airline may be broke next week, or have changed its name, or have disappeared or done anything? I found that a bit surprising.

Mr. Erlichman: It is actually what the alternatives are for a lot of people. I cannot speak for particular individuals in terms of why they undertake training. The industry has not collapsed. The American airline industry went into slump in 1980, 1981, 1982, 1983 with the rest of the economy, and it has come back.

Senator Stollery: Ottawa knows as well as any Canadian community that Eastern Airlines does not exist and Pilgrim does not exist. Piedmont Airlines now exists and Continental exists. Who knows what will exist next month or three months from now? It certainly has not stabilized because within the last three months we have seen two airlines disappear. You phone a number and you get somebody in Atlanta instead of somebody down on Sparks Street.

Mr. Erlichman: It is not people's choice that they have an unstable employment situation. Part of the point of the instability is making the workers in the industry vulnerable. Part of the reason for the deregulation push in the United States was to weaken the situation of the workers and the unions in the airline industry. It is quite clear.

Senator Stollery: I keep looking for some figures. We do not have that, eh?

Mr. Erlichman: We have figures on employment impacts. In Canada we certainly have figures from particular events and what happens to the workers in a specific case. We do not have a kind of longitudinal lifetime study. Odds are that somebody who started as a mechanic 30 years ago at Eastern Airlines is still a mechanic at Eastern Airlines if he is still there. That has not changed yet, but there are threats.

Senator Stollery: He certainly would not be a mechanic for Eastern Airlines at Ottawa International Airport, because

[Traduction]

ports. C'est ce qui explique l'histoire d'Atlanta, en réalité—c'est la question que j'ai posée hier au sous-ministre et pour laquelle je n'ai pas eu de réponse satisfaisante.

Je crois vraiment qu'il manque énormément d'information. Ce que je veux dire c'est que vous êtes le Congrès du travail du Canada. Je trouve qu'il manque énormément d'information concernant ce que deviennent tous ces employés. Ils ne disparaissent pas tout bonnement. Les gens vont dans les écoles des lignes aériennes pour devenir agents de bord diplômés. J'en ai justement rencontré une l'autre jour dans un avion. C'est son premier vol. Elle venait tout juste d'obtenir son diplôme—je crois que c'était un vol entre Miami et Washington—et j'ai été surpris de voir qu'elle venait tout juste d'obtenir son diplôme, que c'était son premier vol. Alors à quoi s'attend-t-elle? Pourquoi aller dans une école d'agents de bord en cette période de l'histoire de l'industrie du transport aérien où n'importe quelle compagnie aérienne peut faire faillite ou changer de nom ou disparaître, etc., d'une semaine à l'autre? J'ai trouvé cela un peu surprenant.

M. Erlichman: Ce sont là en réalité les choix pour un bon nombre de gens. Je ne peux pas parler pour des personnes en particulier et essayer d'expliquer pourquoi elles entreprennent de suivre ce genre de cours. L'industrie ne s'est pas effondrée. L'industrie américaine du transport aérien a connu une récession en 1980, 1981, 1982 et 1983, suivant le reste de l'économie, et c'est revenu.

Le sénateur Stollery: Ottawa sait tout autant que les Canadiens de n'importe quel endroit qu'Eastern Airlines n'existe pas et que Pilgrim n'existe pas. Piedmont Airlines existe maintenant et Continental existe. Qui sait quelles compagnies existeront le mois prochain ou dans trois mois? Ça ne s'est certainement pas stabilisé puisque, au cours des trois derniers mois, nous avons vu disparaître deux compagnies aériennes. Vous composez un numéro de téléphone et c'est quelqu'un d'Atlanta qui répond au lieu de quelqu'un de la rue Sparks.

M. Erlichman: Ce n'est pas par choix que les gens ont une situation d'emploi instable. L'instabilité a en partie pour but de rendre les travailleurs de cette industrie vulnérables. Les pressions en faveur de la déréglementation aux États-Unis visaient en partie à affaiblir la position des travailleurs et des syndicats dans le secteur de l'aviation commerciale. C'est très clair.

Le sénateur Stollery: Je continue de chercher des chiffres. Nous n'en avons pas, n'est-ce pas?

M. Erlichman: Nous avons des chiffres se rapportant aux répercussions sur l'emploi. Au Canada, nous avons certainement des chiffres se rapportant à des événements particuliers et à ce qui arrive aux travailleurs dans un cas donné. Nous n'avons pas de genre d'étude longitudinale portant sur une vie durant. Il y a des chances pour que quelqu'un qui a débuté comme mécanicien chez Eastern Airlines soit toujours mécanicien chez Eastern Airlines, s'il y est toujours. Cela n'a pas changé encore, mais il y a des menaces.

Le sénateur Stollery: Il ne serait certainement pas mécanicien chez Eastern Airlines à l'Aéroport international d'Ottawa,

[Text]

Eastern Airlines does not come here any more. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Senator Spivak.

Senator Spivak: I wonder if you would comment about the loss of jobs that might occur after the legislation. One of the studies we were given was the Peat Marwick study, which shows that after the Staggers Rail Act there was a greater increase in loss of jobs in the United States. But in Canada there has been a very long-term decline due to technology, or whatever, with the railroads. In 1975 here there were 103,808 jobs in CN and CP Rail, and in 1985, according to this study, there were only 77,960, which is quite a loss. The same study says that although railway employment is in a state of long-run decline and Canadian rail employment will continue to drop with or without regulatory reform, it is probable that Canadian railway employment will decrease less rapidly under the legislation than in the U.S. under the Staggers Rail Act. I am sure you may have seen the study, and you may know the reasons.

One of the reasons is that the Staggers Rail Act came in just before the recession. That was a major factor, and the U.S. employment reductions were related to large railway mergers, of which there is no prospect in Canada. The substantial grain subsystem in Canada is insulated from the influences of regulatory reform and the associated cost-reduction efforts. Canadian railways have already lived through a partial deregulation and have long since adjusted to it.

For example, I asked Mr. David Church from the Canadian Pulp and Paper Association about the prospects for loss of employment in the railway system and the prospects of increase in employment in his own industry. He said it seemed to him that there might not be increasing loss of employment in the railway because they might be able to compete, there might be an increase in volume, and there might be more traffic. In testimony before the House of Commons committee, the heads of CN and CP Rail also said very similar kinds of things in terms of the prospects. They also said that there is an adjustment going through in the industry, that the railways have to compete, and that they have to change. This apparently would happen with or without so-called deregulation or regulatory reform.

That is a very long question, but I wondered if you would comment. I know this is a key issue.

Mr. Léo Roy, Vice-President, Brotherhood of Railway Car-men: I am not too conversant with the situation in Canadian Pacific Railway, but I know that as a result of Bills C-18 and C-19 the policy of the Canadian National Railway is to down-

[Traduction]

puisque Eastern Airlines ne dessert plus cette ville. Merci, monsieur le président.

Le président: Sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Je me demande si vous pourriez faire quelques commentaires sur la perte d'emplois que pourrait entraîner la législation. Une des études qu'on nous a remises est celle de Peat Marwick, qui montre qu'après la Staggers Rail Act, il y a eu un accroissement de la perte d'emplois aux États-Unis. Mais au Canada, le déclin s'est échelonné sur une très longue période, à cause de la technologie, ou de quelque chose comme cela, propre aux chemins de fer. En 1975, il y avait ici 103 808 emplois au CN et chez CP Rail, et en 1985, selon cette étude, il n'y avait que 77 960 emplois, ce qui représente toute une perte. Selon cette même étude, bien que l'emploi dans le secteur du transport ferroviaire soit appelé à décliner à long terme et que l'emploi auprès des compagnies de chemins de fer canadiennes soit appelé à diminuer, qu'il y ait ou non réforme de la réglementation, il est probable que la diminution serait moins rapide sous le régime de la loi canadienne que sous le régime de la Staggers Rail Act aux États-Unis. Vous avez sans doute vu l'étude et vous connaissez peut-être les raisons.

L'une des raisons est que la Staggers Rail Act est survenue juste avant la récession. Ce fut un facteur très important, et puis les réductions d'emplois aux États-Unis ont fait suite à des fusions de grosses compagnies de chemins de fer, ce qui ne pourrait pas se produire au Canada. L'important sous-système du transport des céréales au Canada est à l'abri des influences de la réforme de la réglementation et de ses objectifs de réduction des coûts. Les chemins de fer canadiens ont déjà subi une déréglementation partielle et ils s'y sont faits depuis longtemps.

Par exemple, j'ai demandé à monsieur David Church de l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers quels étaient les risques d'une diminution de l'emploi dans le secteur des chemins de fer et les chances d'une augmentation de l'emploi dans son propre secteur. Il a répondu que, selon lui, il se pourrait que les pertes d'emplois n'augmentent pas dans le secteur des chemins de fer, puisqu'ils se pourrait que ceux-ci soient en mesure de faire face à la concurrence, qu'il y ait une augmentation du volume et qu'il y ait une intensification du trafic. Lors des témoignages devant le comité de la Chambre des communes, les dirigeants du CN et de CP Rail ont eux aussi tenu des propos très semblables au sujet des perspectives d'avenir. Ils ont également dit que l'industrie traverse une période d'adaptation, que les chemins de fer doivent livrer concurrence et qu'ils doivent évoluer. Il semble qu'il en serait ainsi, avec ou sans la déréglementation ou la réforme de la réglementation.

C'est une question très longue, mais j'aimerais connaître vos commentaires. Je sais que c'est une question primordiale.

M. Léo Roy, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer: Je ne suis pas très au courant de la situation au Canadien Pacifique, mais je sais que, du fait des projets de loi C-18 et C-19, le Canadien National a adopté pour politique de

[Text]

size its operation. Their five-year plan is to reduce the work force by 15,000 people.

A few years back, our brotherhood had something like 12,000 members; we now have only 8,000. I am mainly from the province of Quebec. The Canadian National Railway years ago spent millions of dollars in the city of Quebec to repair equipment, building a car repair shop. Now they are closing it down. This has happened in other places as well.

There is definitely a shift from rail to rubber as a result of Bills C-18 and C-19. It was reported that in Quebec 8 out of 10 vans are not following the safety rules. There will be a drop in employment. Eventually, you may have only one railroad in this country. There is a shift from rail to rubber, and CP may overtake Canadian National or the reverse. If this happens, you are going to see more jobs lost.

Senator Spivak: You are suggesting that this is due to Bill C-18, but I am going to read you a couple of quotes to the contrary. This is the president and chief executive officer of CN. He says:

Whether this bill comes in or not, the railways will have to rationalize their services. They have to find a way to reduce their costs or they will not be able to remain competitive in the marketplace today.

His predecessor said:

My belief is that the trends I have mentioned are beyond our control, and, as far as we can see, entrenched. They are not reversible. Deregulation in Canada will make our competitive position even more hazardous unless we make these changes.

Ms. Riche: We know that it is going to happen. We are not sitting here and saying there is no technology and things have not changed. There will be job loss in the railway. We are engaging in major adjustment without much planning, because of technology and what it is doing.

We believe these bills will allow the acceleration of that kind of change. Under the new legislation, CN Rail will over the next 10 years cut 40% of track. That is a loss of 14,000 jobs by 1990. If the bills were not in place, there still would be job loss. We do not believe it would be 14,000 jobs by that time. CP Rail plans to cut one-third of track, 5,000 miles.

Senator Stollery: Is not much of that track on prairie lines, a mile and a quarter apart? Is that not the track you are talking about?

Mr. Erlichman: They want to get off everything but the mainline. There are memos that say that they want to get rid of the lines running up the Ottawa Valley.

[Traduction]

réduire ses opérations. Son plan quinquennal vise à réduire de 15 000 son effectif.

Il y a quelques années, notre Fraternité avait environ 12 000 membres; nous n'en avons aujourd'hui que 8 000. Je suis surtout issu de la province de Québec. Il y a un certain nombre d'années, le Canadien National a dépensé des millions de dollars dans la ville de Québec pour la réparation du matériel et y a construit un atelier de réparation des wagons. Maintenant, il a décidé de le fermer. Ça s'est produit aussi ailleurs.

Les projets de loi C-18 et C-19 favorisent assurément un remplacement du rail par le pneu. Il a été dit qu'au Québec, 8 semi-remorques sur 10 ne respectent pas les règles de sécurité. Il y aura une baisse de l'emploi. Il se pourrait qu'un jour on n'ait plus qu'un chemin de fer au pays. Le rail perd de son importance au profit du pneu, et il se pourrait que le CP éclipse le Canadien National ou l'inverse. Si cela se produit, il y aura encore plus d'emplois de perdus.

Le sénateur Spivak: Vous êtes d'avis que cela est imputable au projet de loi C-18, mais je peux vous lire quelques citations qui indiquent le contraire. Il s'agit des propos du président et chef de la direction du CN. Il dit:

Que ce projet de loi soit adopté ou non, les chemins de fer devront rationaliser leurs services. Ils doivent trouver une façon de réduire leurs coûts, sinon ils seront incapables de rester concurrentiels sur le marché.

Son prédécesseur disait:

Selon moi, les tendances que j'ai mentionnées échappent à notre contrôle et, selon toute apparence, elles sont solidement ancrées. Elles ne sont pas réversibles. La déréglementation au Canada rendra notre position concurrentielle encore plus incertaine si nous ne procédons pas à ces changements.

Mme Riche: Nous savons que cela se produira. Nous ne sommes pas assis en train de nous dire qu'il n'a pas de technologie et que les choses n'ont pas changé. Il y aura des pertes d'emplois dans le secteur des chemins de fer. Nous nous engageons dans d'importants changements sans beaucoup de planification à cause de la technologie et de ce qu'elle fait.

Nous croyons que ces projet de loi permettront l'accélération de ce genre de changement. Sous le régime de la nouvelle loi, CN Rail supprimera 40 p. 100 de voies ferrées au cours des 10 prochaines années. Cela représente une perte de 14 000 emplois d'ici 1990. Si les projets de loi n'étaient pas mis en application, il y aurait tout de même des pertes d'emplois. Nous ne croyons pas que ce serait 14 000 emplois d'ici cette date. CP Rail a l'intention de supprimer un tiers de ses voies ferrées, soit 5 000 miles.

Le sénateur Stollery: Est-ce qu'une bonne partie de ces voies ferrées ne se trouvent pas dans les prairies, à une distance d'un mille et quart les unes des autres? N'est-ce pas de cette voie-là que vous parlez?

M. Erlichman: Ils veulent supprimer tout sauf la voie principale. Il y a des notes de service dans lesquelles on dit que l'on veut se débarrasser des voies remontant la vallée de l'Outaouais.

[Text]

Mr. Roy: I think to reply to that you look at Canadian National Railway. They spent millions of dollars about seven or eight years ago to build a brand new shop in Quebec City. They did likewise in Jonquière and also in Senneterre. I know in Senneterre they were talking about abandoning some branch lines, and I was there with the Chamber of Commerce to put on all kinds of pressure so they would back off. They did not back off.

Therefore what I am saying basically is you do not have an industry like Canadian National Railway build new shops, spend millions of dollars and out of the clear blue sky say we will abandon these lines. Evidently this illustrates these shops have been closed, these lines have been closed, as a result of the bill.

Senator Stollery: Mr. Chairman, my only point was that having read the whole report on prairie grain handling and the prairie branch line business, I think you said . . . How many thousands of miles did you say they are going to abandon?

Ms. Riche: 10,000.

Senator Stollery: I would have suspected that a lot of that was that business of the prairie branch lines. I am not at all disputing there are not other things involved but just to put it in some perspective.

Senator Spivak: I understand this is a major problem facing our country. Jobs are the key thing, and I come from Winnipeg. I understand what an impact the transportation has upon jobs. But I want to ask you . . . We have heard a very compelling case here for rate reduction by the railways from the shippers; some of them even said they need it to survive. That is jobs too, in the sense that if you do not modernize the transportation system apparently some of the industries that depend on it cannot survive, others are . . . the prices are higher, there is all kinds of bad effects from that too.

What I would like to know is do you have some ideas about regulation? Your position, as I understand it, is you are not against the regulation; you are worried about the impact. Do you have any thoughts before I go on to some other questions about what might be put in place of this? Some of this seems very practical down-to-earth solutions for very pressing problems. But I am not an expert in this whole area. I have to rely on the information that is brought to us and compare it. I just wondered what suggestions you had vis-à-vis regulatory reform that are not in the bill or whatever that might . . .

Ms. Riche: This is the entire transportation industry we are talking about?

Senator Spivak: Basically as it relates to job loss.

Ms. Riche: On pages 16-17 of our brief, I refer you to a section entitled "Towards a Better Way". As I said in the begin-

[Traduction]

M. Roy: On n'a qu'à regarder ce qu'a fait le Canadien National. Il y a environ 7 ou 8 ans, ils ont dépensé des millions pour construire un nouvel atelier à Québec. Ils ont fait la même chose à Jonquière et à Senneterre. Je sais qu'à Senneterre, ils songeaient à abandonner certains embranchements, et j'ai joint mes forces à celles de la Chambre de commerce afin d'exercer toutes sortes de pressions en vue de les faire changer d'avis. Ils ne l'ont pas fait.

En gros, ce que j'essaie de vous dire c'est que vous ne pouvez pas laisser une société comme le Canadien National construire de nouveaux ateliers, dépenser des millions, et du jour au lendemain dire qu'on va abandonner ces lignes. Évidemment, cela montre que ces ateliers ont été fermés, que ces lignes ont été abandonnées par suite de l'adoption du projet de loi.

Le sénateur Stollery: Monsieur le président, je voulais simplement dire qu'après avoir lu tout le rapport sur le transport des céréales des Prairies et la question des embranchements dans la région des Prairies, je crois que vous avez . . . Combien de milliers de milles avez-vous dit qu'ils allaient abandonner?

Mme Riche: 10 000.

Le sénateur Stollery: Il m'avait semblé qu'une grande partie était due à l'abandon des embranchements dans les Prairies. Je ne conteste pas du tout le fait qu'il y ait d'autres facteurs en jeu mais je voudrais simplement mettre les choses en perspective.

Le sénateur Spivak: C'est un important problème auquel fait face notre pays. Les emplois constituent le principal problème, je suis de la région de Winnipeg. Je sais à quel point les transports peuvent influencer sur les emplois. Mais je veux vous demander . . . Nous avons entendu des arguments très convaincants de la part des expéditeurs en faveur d'une réduction des tarifs par les chemins de fer; certains de ces expéditeurs ont même déclaré qu'ils avaient besoin d'une telle réduction pour survivre. C'est également une question d'emplois, en ce sens que si vous ne modernisez pas le système de transport, certaines industries qui en dépendent apparemment ne peuvent survivre, d'autres sont . . . Les prix sont plus élevés, il y a toutes sortes de répercussions négatives qui en découlent également.

Ce que j'aimerais connaître c'est votre opinion concernant la réglementation? Si je comprends bien, vous n'êtes pas contre la réglementation. Vous vous inquiétez de ces effets. Avant qu'on passe à d'autres questions, avez-vous une idée de ce qu'on pourrait faire à la place? Dans certains cas, il semble s'agir de solutions très pratiques, terre-à-terre pour régler des problèmes très pressants. Mais je ne suis pas un expert dans le domaine. Je dois me fier aux renseignements qui nous sont communiqués et les comparer. Je me demandais simplement si vous aviez des suggestions à faire en ce qui concerne la réforme de la réglementation qui ne se trouvent pas dans le projet de loi ou toute autre chose qui pourrait . . .

Mme Riche: C'est de l'ensemble de l'industrie du transport dont nous discutons?

Le sénateur Spivak: Essentiellement en rapport avec la perte d'emplois.

Mme Riche: Aux pages 16 et 17 de notre mémoire, j'ai fait mention d'une section intitulée «Towards a Better Way».

[Text]

ning, this is a philosophical difference. What we present under this section are the principles of good legislation. We believe some of those principles would in fact, if implemented and written into legislation, allow for maybe some job increase as opposed to job decrease because we would look in terms of providing the regions with maybe even better service.

We have listed five principles under transportation policy that we would like to see. They are: promote economic development in all parts of the country; ensure fair treatment for all users, large and small, rich and poor; maintain the highest possible safety standards—because I think it is becoming clear now in the safety area some of the job losses are because of the fact that the industry, the carriers, are not spending as much money on safety which means they do not have as many people working on the maintenance. There is real indication in the United States . . . I am sorry we keep comparing to the United States, but there is no other country nearby that deregulated five or six years ago, so it makes sense to do the comparison. But there has certainly been a decrease in the expenditure spent on maintenance. There are jobs right off the bat.

We also need to foster a strong, stable Canadian industry, recognizing the transportation sector's importance as a job creator, a source of technological education, leadership and a stimulus to spin-off activity in aerospace, transportation equipment and communication in other industries. We need to protect the Canadian industry from unfair predatory practices by foreign companies. The negotiations on bilateral trade were not so high-profile when this brief was initially written and I think this has even more concern for us now than it had earlier.

The main components of our policy and our strategy would be public ownership and management of the basic infrastructure, including roads, ports, airports, and traffic control. We divide along ideological lines. There is no point where we can talk about changing part of an article or section of Bill C-18 or Bill C-19 and everybody will be happy. There is a different view point.

We would like to see public ownership and management of key carriers in each of the transport modes to provide a direct means for meeting public goals and regulatory direction of quasi-public and private sectors. We are not for nationalizing everything in the country. We would certainly have a mixture, but the part of the industry that is quasi-public or private sector would be regulated.

A national transportation agency should administer regulations in air, rail and extra-provincial trucking and bus. The agency should be composed of members representing regional, consumer, labour and industry interests. A stable and reliable transportation system is critical for our future. The carriers

[Traduction]

Comme je l'ai dit au début, il existe une différence d'ordre philosophique. CE que nous présentons dans cette section ce sont les principes qui sous-tendent une bonne législation. Nous croyons que certains de ces principes, s'ils étaient appliqués et intégrés dans un texte de loi, contribueraient en fait à accroître le nombre d'emplois et non à faire perdre des emplois parce que notre objectif est d'offrir aux régions des services qui soient peut-être même meilleurs.

Nous avons énuméré cinq principes que nous aimerions voir intégrer dans la politique des transports: promouvoir le développement économique dans les régions du Canada; veiller à ce que tous les usagers soient traités équitablement, qu'ils soient gros ou petits, riches ou pauvres; maintenir des normes de sécurité les plus élevées possibles—parce que je crois qu'on se rend compte aujourd'hui qu'une partie des emplois perdus dans le domaine de la sécurité est due au fait que l'industrie, les transporteurs, ne consacrent pas autant d'argent à la sécurité, ce qui veut dire qu'ils n'engagent pas autant de personnes pour assurer l'entretien. On en a un bon exemple aux États-Unis . . . Je regrette qu'on doive toujours comparer avec les États-Unis, mais on ne peut citer l'exemple d'aucun autre pays voisin où il y a eu une déréglementation il y a 5 ou 6 ans; les comparaisons sont donc tout indiquées. Il y a certainement eu une diminution dans les dépenses faites au chapitre de l'entretien. Il y a tout de suite là des emplois perdus.

Il importe aussi que nous veillions à ce que l'industrie canadienne soit forte et stable, étant donné l'importance que revêt le secteur des transports en tant que créateur d'emplois, que modèle technologique, leader et stimulant de l'activité dans le domaine de l'aérospatial, de l'équipement de transport et des communications. Il importe que nous protégeions l'industrie canadienne contre les pratiques déloyales de compagnies étrangères. Les négociations sur le libre-échange n'allaient pas vraiment bon train au moment de la rédaction de ce mémoire. À mon sens, d'ailleurs, la question nous préoccupe plus maintenant que jamais avant.

Les principales composantes de notre politique et de notre stratégie ont trait à la propriété publique des entreprises et à la gestion de l'infrastructure de base, et notamment des routes, des ports, des aéroports et du contrôle du trafic. Nous nous distinguons par notre idéologie. On ne peut satisfaire tout le monde en modifiant tel article ou telle section des projets de loi C-18 ou C-19. Les points de vue ne sont pas les mêmes.

Nous voudrions que la propriété et la gestion des principaux transporteurs relèvent du domaine public et ce, pour chacun des modes de transports, de façon à ce qu'on puisse veiller directement à ce que soient satisfaits les objectifs de la politique publique et les dispositions des règlements dans les secteurs parapublic et privé. Nous ne favorisons pas une nationalisation générale dans tout le pays. Nous sommes en faveur toutefois d'une solution qui serait un moyen terme. Il importe que l'industrie parapublique ou privée soit réglementée.

Un organisme national responsable en matière de transport veillerait au respect des règlements dans les transports aériens et ferroviaires, ainsi que dans les transports par autocar et dans le camionnage extraprovincial. Cet organisme réunirait des représentants des instances régionales concernées, des associa-

[Text]

should be licensed on the basis of long-term financial viability, the ability to operate safely and with the provision of services to meet public needs.

It is far more than "fit, willing and able". It says something more for our people in this country. I have read in articles from the United States that they have had the experience where anyone who can get behind the wheel of a truck can run a trucking firm. Fit, willing and able is far below the standards we would expect for any transportation system.

I want to get back to the point about small carriers. Apart from being miserably uncomfortable . . . Perhaps we have no right to say that, but people who travel from Montreal to Ottawa, Toronto to Ottawa to Montreal or Ottawa to Vancouver have an option. I can decide to go City Express on a smaller plane, if I wished, or I can decide to fly in a big jet. The people in Atlantic Canada going from Moncton to Halifax or Halifax to Moncton do not have that option. As I stated earlier, research has shown that these smaller planes have a worse safety record than the larger planes.

The other point on the smaller planes is the loss of the jet for freight service in some small regions. I am not an expert on this, but—

Senator Graham: Yarmouth is an example.

Ms. Riche: Yes, the scallops. Where they could send perishables in the refrigerated freight parts of big aircraft, they cannot in smaller aircraft. If I travel to Piedmont on a little plane, I make that decision. Most of the time when I travel, even to the States, I use Air Canada. I do not know a lot about U.S. airlines, but there is—

Senator Stollery: You could not do it from Ottawa.

Ms. Riche: Yes, I can. I have to switch in Toronto. I do not have a direct flight, but I—

Senator Stollery: You cannot go from Ottawa to the U.S. on Air Canada, because there is no Air Canada flight.

Ms. Riche: No, but I go Toronto or Montreal. I do that because I fly Air Canada, the people's airline, for awhile.

There is nothing wrong with the little plane if you have a choice, but there are people in parts of this country where there are no choices. It is unfair and wrong. The word in the United States is that you cannot go directly to heaven; you have to stop in Atlanta.

The Chairman: Senator Spivak.

[Traduction]

tions de consommateurs, des syndicats et de l'industrie. Il est essentiel que nous nous dotions de réseaux de transport stables et fiables. Notre avenir en dépend. Les critères régissant la délivrance des permis aux transporteurs devraient inclure la viabilité financière à long terme de ces derniers et leur capacité d'exploiter leur entreprise dans le respect des règles de sécurité, ainsi que de répondre aux besoins.

On est loin du simple critère d'aptitude. Il s'agit d'offrir davantage à la population canadienne. J'ai lu dans des revues américaines qu'aux États-Unis on considère que quiconque peut prendre le volant d'un camion peut aussi diriger une entreprise de camionnage. Il s'agit là d'un critère d'aptitude qui est bien en-deçà des normes que nous voudrions voir imposer dans le secteur des transports.

J'aimerais revenir à la question des petits transporteurs. Si on oublie le fait qu'ils sont dans une position très inconfortable . . . peut-être n'avons nous pas le droit de dire ça, mais les gens qui voyagent de Montréal à Ottawa, et de Toronto à Ottawa et à Montréal, ou d'Ottawa à Vancouver ont la possibilité de faire un choix. Pour ce genre de trajet, je peux décider de prendre un petit avion avec City Express ou de prendre un avion à réaction. Par contre, dans les provinces de l'Atlantique, les gens qui veulent aller de Moncton à Halifax ou d'Halifax à Moncton n'ont pas la possibilité de faire un choix entre deux options. Comme je l'ai déjà dit, des recherches ont montré que les petits avions sont plus dangereux que les gros.

Autre point à souligner, les petites localités desservies par de petits avions n'ont pas droit à un service de transport de marchandises par avion à réaction. Je ne suis pas un expert dans le domaine, mais—

Le sénateur Graham: On peut citer Yarmouth en exemple.

Mme Riche: Oui, pour les pétoncles. Il est possible d'expédier des denrées périssables dans les sections réfrigérées des gros avions, mais non dans les petits avions. Si je vais à Piedmont dans un petit avion, c'est que je choisis ce mode de transport. La plupart du temps, quand je voyage, et même lorsque je vais aux États-Unis, je voyage par Air Canada. Je ne sais pas grand-chose des lignes américaines, mais—

Le sénateur Stollery: Vous ne pouvez pas faire ça à partir d'Ottawa.

Mme Riche: Oui, je le peux. Je transite à Toronto. Je n'ai pas de vol direct, mais—

Le sénateur Stollery: Vous ne pouvez pas aller d'Ottawa aux États-Unis par Air Canada, parce qu'il n'y a pas de vols d'Air Canada en direction des États-Unis à partir d'Ottawa.

Mme Riche: Non, mais je peux aller à Toronto ou à Montréal. C'est ce que je fais, parce que je voyage par Air Canada, la ligne qui a les faveurs de la population, depuis un certain temps.

Je n'ai rien contre les petits avions. Ce qui importe, c'est d'avoir le choix. Or, dans certaines régions du Canada, la population n'a pas le choix. C'est injuste. Aux États-Unis, on dit à la blague qu'on ne peut aller directement au ciel, qu'il faut transiter à Atlanta.

Le président: Sénateur Spivak.

[Text]

Senator Spivak: I do not want to get into everything, because I would take up too much time and I am sure are other people want to ask questions. A number of the points you have made strike me as being features of the bill.

We had the deputy minister here, and based on his experience at the most recent conference on safety in Evanston, Illinois, the results of which have not been published, he gave us a fair amount of evidence about the deterioration of safety standards in the United States. One of the things he talked about was the trucking industry. He cited someone—I forget who it was, a former Secretary of Transport or something—who stood up and read from a 1970 report without telling anyone, citing all sorts of safety problems and safety deterioration, like violation of the hours on the road and so forth. He asked the people in the audience to cite the cause, and most of them stood up one after another and said the reason for that is because of the deregulation. Then he held up the report and it was 1970. That is just one of the examples.

Here in Canada, my understanding is that we are going to have more money put into safety, that we are going to get a national safety code for trucking, that we have safe railways, that we passed a very progressive piece of legislation in 1985 for the air industry, and that one of the key objectives of this whole exercise is to increase safety standards, not decrease them. You may just want to comment on that; I do not want to take up much more time.

Ms. Riche: I would like to ask you a question. Did the deputy minister tell you when we are going to get the national safety code? And if one of the main features of these bills is to have improved safety, why would they not be coming together—why would we not be sitting here talking about a national safety code? Our information is late 1989 at the earliest that we are looking at a national safety code. You see, this is what they tell us too—

Senator Spivak: He did give us a timetable, but I cannot answer for the deputy minister, I am sorry.

Ms. Riche: Well, you have already told me a number of his answers to other questions. I do not expect you to answer for the deputy minister, but you were just quoting the deputy minister, so I thought if you had asked him a question . . . But you did not ask him that question.

Senator Spivak: He did give us a timetable for the implementation of the national safety code.

Ms. Riche: And what was it?

Senator Spivak: I think it is beginning in January 1988 some of the things he said would be in place.

[Traduction]

Le sénateur Spivak: Je ne veux pas entamer de discussion, parce qu'il faudrait trop de temps et je suis sûr que d'autres personnes ont des questions à poser. Un certain nombre de points que vous avez soulevés touchent à des dispositions essentielles du projet de loi.

Le sous-ministre a comparu devant le comité. Il nous a dit que lors de la dernière conférence sur la sécurité qui s'est tenue à Evanston, en Illinois, conférence dont le compte-rendu n'a pas été publié, des participants avaient fourni passablement de preuves de la détérioration des normes de sécurité aux États-Unis. Il nous a parlé notamment de l'industrie du camionnage. Il nous a parlé de quelqu'un—j'ai oublié de qui il s'agissait au juste, un ancien secrétaire des transports ou quelque chose comme ça—qui s'était levé et qui avait lu un extrait d'un rapport publié en 1970, sans préciser toutefois qu'il s'agissait d'un rapport de 1970, mentionnant toutes sortes de problèmes de sécurité et de preuves de la détérioration de la sécurité, et notamment de cas de violation des règles régissant le nombre d'heures de route, et ainsi de suite. Il a demandé aux participants leur avis sur la cause de cet état de choses. La plupart d'entre eux ont répondu à son invitation et indiqué, les uns après les autres, que l'origine des problèmes était la déréglementation. L'intervenant s'est alors levé à nouveau et précisé qu'il tirait son information d'un rapport de 1970. Et ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres.

Si j'ai bien compris, ici au Canada, nous allons investir davantage dans la sécurité, nous allons nous doter d'un code national de la sécurité auquel sera assujettie l'industrie du camionnage, nous avons des transports ferroviaires sûrs, nous avons adopté une loi très progressiste en matière de transport aérien en 1985, et l'un des principaux objectifs de cet exercice est de relever les normes de sécurité, et non l'inverse. Peut-être avez-vous quelque chose à dire à ce sujet; pour ma part, je ne veux pas prendre trop de temps.

Mme Riche: J'aimerais vous poser une question. Est-ce que le sous-ministre vous a dit quand nous aurions le code national de la sécurité? Et si l'un des principaux objectifs des projets de loi est d'améliorer la sécurité, pourquoi le code ne nous arrive-t-il pas en même temps—pourquoi ne sommes nous pas en train de parler du code national de sécurité? Selon les informations qu'on nous a fournies, on ne peut s'attendre à ce que le code soit en vigueur avant la fin de 1989. C'est ce qu'on nous a dit—

Le sénateur Spivak: Il nous a fourni un échéancier, mais je ne peux répondre à la place du sous-ministre, je suis désolé.

Mme Riche: Vous m'avez déjà dit ce qu'il avait répondu à d'autres questions. Je ne m'attends pas à ce que vous répondiez à mes questions à la place du sous-ministre, mais comme vous veniez tout juste de le citer, je pensais que peut-être vous lui aviez posé cette question . . . mais je me trompais.

Le sénateur Spivak: Pour ce qui est du code national de sécurité, il nous a fourni un échéancier.

Mme Riche: Et quel était-il?

Le sénateur Spivak: Je crois qu'en janvier 1988, certaines étapes seront franchies.

[Text]

Ms. Riche: You see, I guess I just sort of worry that they are not all going to happen at the same time. I mean, if there was this major, major concern for safety . . . I guess I am not sure if I believe the deputy minister.

Senator Spivak: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Erlichman: I many times have come in contact with people from the Department of Transport who are unhappy when I start talking about safety and the safety impact of this legislation and what is happening in the United States. We are an international union. Our members service those Piedmont planes and Eastern and whatever, and they know what is happening to them. I mean, our members in Canada can see what has happened over the last decade: the service has deteriorated. And they are not in a position to do anything about it; they have to take orders.

What is interesting is that every time I get someone from the Department of Transport, they say they have just hired another dozen inspectors. They may well have hired another dozen inspectors. If the system has changed . . . I am talking about air; there is a separate question with respect to trucking. Once you have a national safety code, who is going to enforce it? I mean, you are going to have four times as many inspectors on the road. The same question with respect to the airlines.

With the shifts to the smaller carriers, all these feeder carriers, to the extent that Air Canada and Canadian Airline International are disposing of, dropping off their feeder routes to smaller carriers flying smaller planes that do not have the kinds of maintenance systems that Air Canada and Canadian Airline International do, then where do you go . . . ? You are not talking about another dozen inspectors; you are talking about three or four times as many inspectors to seriously maintain that kind of safety standard.

If you read the Dubbin report, Mr. Justice Dubbin, he did a report on airline safety and they brought in the Canadian Airline Safety Board, which basically looks at accidents, looks at incidents after the fact. The Aviation Safety Board that they brought in subsequent to Dubbin does not look at the maintenance systems. Essentially, what Dubbin found was that the airlines do their own inspections. The big ones do a pretty good job so far, the smaller ones do less of a job, and the really small ones hardly do any—a lot of them are operating on the edge of the law and below.

If we are going to have an expansion—which is what I think this legislation leads to—of the small carriers picking up routes on the fringes, then it seems to me that talking about putting in one rhetorical commitment to safety as being a high priority in the legislation and then following through by hiring another dozen inspectors is really not much more than rhetoric.

The Chairman: Senator Stewart, I wish to remind the honourable senators that we have passed 4.30 p.m., which was our deadline for today. Do you have a question, Senator Stewart?

[Traduction]

Mme Riche: Le fait que tout n'arrive pas en même temps me préoccupe. Si on s'en faisait tant que ça pour la sécurité . . . enfin, je ne suis pas sûre de croire le sous-ministre.

Le sénateur Spivak: Merci, monsieur le président.

M. Erlichman: Il m'est arrivé souvent d'être en contact avec des représentants du ministère des Transports qui n'étaient pas contents lorsque je soulevais la question de la sécurité et que je leur parlais des répercussions du projet de loi sur le plan de la sécurité et de ce qui se passe aux États-Unis. Nous sommes un syndicat international. Nos membres savent quelle est la situation à Piedmont et comment vont les choses à Eastern. Nos membres, au Canada, ont été témoins de ce qui s'est passé au cours de la dernière décennie: le service s'est détérioré. Et ils ne peuvent rien y faire; ils doivent s'incliner.

Fait intéressant, chaque fois que je suis en contact avec un représentant du ministère des Transports, j'apprends qu'on vient tout juste d'engager une autre douzaine d'inspecteurs. Il est possible qu'on ait à nouveau engagé une douzaine d'inspecteurs. Si le système a changé . . . Je parle des transports aériens; la question n'est pas la même pour le camionnage. Quand nous aurons un code national de sécurité, qui va se charger de l'appliquer? Va-t-il falloir qu'il y ait quatre fois plus d'inspecteurs sur les routes? La même question se pose pour les transports aériens.

Si Air Canada et la ligne Canadian laissent tomber leurs voies de liaison aux mains des petits transporteurs, qui utilisent des appareils plus petits et dont les pratiques en matière d'entretien sont moins perfectionnées, dans quelle situation allons-nous nous retrouver? Il va falloir, non pas engager une autre douzaine d'inspecteurs, mais multiplier par trois ou par quatre le nombre d'inspecteurs si l'on veut vraiment maintenir la sécurité.

Dans son rapport, le juge Dubbin commente la sécurité des lignes aériennes. Le Conseil canadien de la sécurité aérienne, qui examine les cas d'accidents, considère les choses après le fait. Puis, le Conseil de la sécurité aérienne ne s'est pas intéressé au système d'entretien. Ce que le juge Dubbin constate, essentiellement, c'est que les compagnies aériennes font leurs propres inspections. Jusqu'à maintenant, les grosses compagnies ont fait du bon travail; et les petites, du moins bon. Quant aux très petites, elles ont pour ainsi dire failli à la tâche—bon nombre d'entre elles fonctionnent au seuil de la légalité et même en dessous.

Si nous devons avoir un plus grand nombre de petits transporteurs desservant les régions périphériques—ce à quoi mène, selon moi, cette législation—il me semble alors que le fait de s'engager à faire de la sécurité une priorité de premier ordre dans la loi, puis d'y donner suite en engageant une douzaine d'autres inspecteurs, n'est en réalité qu'un geste creux.

Le président: Sénateur Stewart, je veux rappeler aux honorables sénateurs qu'il est plus de 16 h 30 et que nous étions convenus de terminer nos travaux à pareille heure pour la journée. Avez-vous une question, sénateur Stewart?

[Text]

Senator Stewart: Yes, Mr. Chairman, with your indulgence.

Senator Graham: I hope you will indulge me too.

Senator Stewart: Are you familiar with a report prepared by William A. Jordan, of York University's Faculty of Administrative Studies, titled *A Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States*?

Mr. Erlichman: I have seen summaries and I talked to Mr. Jordan as far back as 1979. He swore that as soon as you deregulated airlines, no one would ever buy another carrier and they have done nothing ever since. I think he is not a terribly reliable source on any of this stuff. He has built a career on promoting airline deregulation. A lot of the things he says in there are contradictory to other studies commissioned by Transport Canada in fact. It is quite interesting. I do not consider him a reliable source on any of this.

Senator Stewart: Let me read you two or three sentences. He says on page 63:

Low employee productivity simply cannot be allowed to continue if Canadian carriers wish to be effective players in the international aviation scene and seek to provide efficient service domestically, unless, of course, their employees are prepared to accept offsetting decreases in wages and benefits. The role of new airlines in increasing employee productivity in the U.S. has made an important contribution to the industry in that country. The entry provisions of Bill C-18 are designed to encourage similar developments in Canada.

Do you have any reaction to this insistence that low employee productivity simply cannot be allowed to continue in Canada in the airline industry?

Mr. Erlichman: For a start, I do not think it has been there. I think you can argue, going back to pre-1978 situation in the United States, that there have not been major improvements in American airline productivity—this means our members too—compared to Canada. We compete internationally. Air Canada competes internationally. CP and the new Canadian Airlines International competes internationally. So it seems to me to be a kind of a straw man that he has created here of low-productivity airline employees in this country. I do not think it is true.

Senator Stewart: Let me ask you another . . . I would like to stay with this, but the chairman tells us time is marching on.

Last night we were talking with the deputy minister of Transport about any possible relationship between economic deregulation in the airline industry in the United States and safety. The recent rash of incidents or near accidents involving Delta Air Lines Inc. was mentioned. Do you have any reason to believe there is any connection between these incidents or

[Traduction]

Le sénateur Stewart: Oui, monsieur le président, avec votre permission.

Le sénateur Graham: J'espère que vous m'accorderez également quelques minutes.

Le sénateur Stewart: Connaissez-vous un rapport rédigé par William A. Jordan, membre de la Faculté d'administration de l'Université York, et intitulé «Comparative Analysis of Airline Performance in Canada and the United States»?

M. Erlichman: J'en ai vu des résumés et j'ai parlé à M. Jordan, c'était en 1979. Il a juré que, dès qu'il y aurait déréglementation dans le secteur du transport aérien, plus personne n'achèterait de transporteur, et rien n'a été fait depuis. Je crois qu'il n'est pas une source très fiable sur ce sujet. Il s'est bâti une réputation en faisant la promotion de la déréglementation du secteur aérien. Un grand nombre de ses déclarations à ce sujet contredisent d'autres études, commandées par Transports Canada en fait. C'est assez intéressant. Je considère qu'il n'est pas une source fiable, pour tout ce qui concerne cette question.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de vous lire deux ou trois phrases. Il dit à la page 68:

On ne peut simplement pas permettre que la productivité des employés continue d'être faible si les transporteurs canadiens veulent être des concurrents efficaces dans le secteur de l'aviation internationale et cherchent à fournir un service efficace au pays, à moins, évidemment, que ces employés ne soient prêts à accepter en contrepartie des diminutions de leur salaire et de leurs avantages sociaux. Les nouvelles compagnies aériennes américaines, en exigeant une productivité accrue de leurs employés, ont aidé sensiblement l'industrie aérienne de ce pays. Les dispositions du projet de loi C-18 concernant l'admission visent à encourager pareils changements au Canada.

Cette insistance sur le fait que l'on ne puisse pas permettre que la productivité des employés de l'industrie aérienne du Canada demeure faible provoque-t-elle une réaction chez vous?

M. Erlichman: Au départ, je ne crois pas que cela soit le cas. À mon avis, vous pouvez soutenir, en remontant à la situation d'avant 1978 aux États-Unis, qu'il n'y a pas eu d'accroissements importants de la productivité dans des compagnies aériennes américaines—cela s'applique à nos membres également—par rapport aux compagnies canadiennes. Nous soutenons la concurrence à l'échelle internationale. Air Canada aussi. Le CP et les nouvelles lignes aériennes Canadien également. Il me semble donc qu'il ait inventé cette histoire de faible productivité des employés des lignes aériennes de ce pays. Je ne crois pas que cela soit vrai.

Le sénateur Stewart: Permettez-moi de vous poser une autre question . . . J'aimerais rester sur ce sujet, mais le président nous fait remarquer que l'heure avance.

Hier soir, nous parlions avec le sous-ministre des Transports des liens possibles entre la déréglementation économique dans l'industrie du transport aérien aux États-Unis et la sécurité. Il a été question de la série récente d'incidents ou de quasi-incidents mettant en cause la compagnie Delta Air Lines. Avez-vous des raisons de croire qu'il existe quelque rapport entre ces

[Text]

near accidents in the Delta system and deregulation in the United States?

Mr. Erlichman: It is very difficult to point at any particular incident and say it is the result of deregulation. Deregulation has helped create a situation of congestion in hubs that has contributed to major increases in near misses. You are talking about a tripling in about three years in near misses in the United States. To pick any particular incident and say it has to do with deregulation—

Senator Stewart: But we are not talking about a particular incident. We are talking about a whole—

Mr. Erlichman: I mean three or four—

Senator Stewart: We are talking now about five or six incidents all involving one airline and all happening within about two weeks.

Mr. Erlichman: It would be easy for me to say, since we do not represent people working at Delta, that it has something to do with it. But I would not say so. I just do not think it is reasonable to pick any particular set of . . . this is part of our problem.

My sense in terms of the safety issue is that you are looking at long-term impacts. Planes are not going to fall out of the sky; most of our carriers, certainly the larger carriers, in Canada have been operating well above minimum safety standards. Even if there is a bit of a cutting back, you are not going to have planes falling out of the sky next year, but over a period years you will get this kind of deterioration and you are going to start to see more things happen. However, I do not think you can pick any incident, any half a dozen incidents, any 10 or 15. Sure, an increase in violations has been noted in the United States. The FAA talk about fewer inspectors than they had before, but they are getting more violations and some fairly substantial fines for organizations such as Eastern. There is always an argument and you can find other reasons for anything besides deregulation. Deregulation provides a general environment, so I hesitate to tie any particular incident to deregulation.

Senator Stewart: All right. It is then not evidence that is relevant in this case.

I will go on for a moment, if I may, Mr. Chairman, to the trucking situation. At present, people can make entry into this business by passing the public convenience and necessity test. If Bill C-19 passes, we will have the reverse-onus entry test for a number of years. The question of the national safety code was brought up and we were told that given the fact the ready, willing and able test would not apply immediately but the reverse-onus entry test would, even a superficial argument in favour of delaying the bill until the national safety code is fully in place can not be made. Do you have any reaction to that, or do you think it is also mere speculation, as in the case of the Delta incidents?

[Traduction]

incidents ou quasi-accidents dans lesquels Delta Air Lines est impliquée et la déréglementation aux États-Unis?

M. Erlichman: Il est très difficile de prendre un incident particulier et de dire qu'il est imputable à la déréglementation. Celle-ci a contribué à l'encombrement dans les grands centres, ce qui a entraîné des augmentations importantes du nombre de quasi-accidents. On peut dire que ce genre de situation a triplé en trois ans environ aux États-Unis. De choisir un incident particulier et de dire qu'il est imputable à la déréglementation—

Le sénateur Stewart: Mais, nous ne parlons pas d'un incident particulier. Nous parlons d'une série—

M. Erlichman: Je veux dire trois ou quatre—

Le sénateur Stewart: Nous parlons en fait de cinq ou six incidents qui incriminent tous la même compagnie aérienne et qui se sont produits en l'espace de deux semaines environ.

M. Erlichman: Il serait facile pour moi de dire, puisque nous ne représentons pas les travailleurs de Delta Air Lines, que ces incidents sont imputables à la déréglementation. Mais, je ne le dirais pas. Je ne crois tout simplement pas qu'il soit raisonnable de choisir une série particulière de . . . ça fait partie de notre problème.

En ce qui concerne la sécurité, j'ai l'impression que les effets se feront sentir à long terme. Les avions ne commenceront pas à s'écraser au sol; les activités de la plupart de nos transporteurs au Canada, certainement des plus gros transporteurs, ont toujours dépassé les normes minimales de sécurité. Même si l'on assiste à quelques coupures, les accidents d'avions ne se multiplieront pas l'année prochaine; mais avec les années, la situation va se détériorer et les problèmes vont commencer à apparaître de plus en plus. Toutefois, je ne crois pas qu'on peut isoler un incident, une demi-douzaine d'incidents ou 10 ou 15. Il est vrai qu'on assiste à une augmentation du nombre d'infractions aux États-Unis. La FAA soutient qu'il y a moins d'inspecteurs qu'autrefois, mais elle constate un plus grand nombre d'infractions, et des amendes assez importantes ont été imposées à des organisations comme la compagnie Eastern. On peut toujours argumenter et trouver d'autres causes en dehors de la déréglementation. La déréglementation crée un climat général, de sorte qu'il est difficile d'établir un lien entre un incident donné et le processus de déréglementation.

Le sénateur Stewart: Très bien. Dans ce cas, on ne peut apporter cet élément comme preuve.

J'aimerais, si vous le voulez bien, monsieur le président, traiter brièvement de la situation du camionnage. À l'heure actuelle, les personnes peuvent entrer sur le marché du transport routier en se conformant au critère de commodité et de nécessité publiques. Si le projet de loi C-19 est adopté, pendant un certain nombre d'années, on appliquera le critère du fardeau inversé de la preuve en matière d'admission. On a soulevé la question du code national de sécurité et on nous a dit qu'étant donné que le critère selon lequel le demandeur doit être prêt, apte et disposé à offrir les services concernés ne s'appliquerait pas immédiatement mais plutôt le critère du fardeau inversé de la preuve en matière d'admission, il n'y a aucune raison quelconque pour retarder l'adoption du projet de loi jusqu'à ce que toutes les dispositions du code national de

[Text]

Mr. Erlichman: Does the government give any commitment that until the national safety code is in place, on a national basis, they are not going to move to the fit, willing and able?

Senator Stewart: They have a timetable that would indicate that the national safety code would be fully in place before they go to the fit, willing and able. In other words, the period that seems to be in question is the period during which the reverse-onus entry test would be applicable.

Mr. Erlichman: I would like to see them make a commitment saying that they are not going to go to a fit, willing and able thing without saying here are timetables they hope can be met. If that is the argument they are using, saying there is no problem with the national safety code because they will not go to fit, willing and able until the national safety code is in, then why do they not say that?

Senator Stewart: Mr. Chairman, my final question related to the philosophic considerations to which reference were made, but in deference to the clock and yourself I think I will withhold those questions.

The Chairman: Thank you. One question, Senator Graham.

Senator Graham: I will try to be very brief, Mr. Chairman.

Ms Riche, you talk on page 16 about a better way, and you say that:

Having articulated our opposition to the theory and the practice of deregulation, it is incumbent upon the CLC to offer its vision of a transportation policy for Canada.

You outline this vision on pages 16, 17 and 18. Is this the entire vision of the CLC or is there another document that outlines your vision of a transportation policy for Canada?

Ms. Riche: This is the statement of principles that would surround a larger document. When you ask if—

Senator Graham: Yes, I am really asking if there is a larger document we could have.

Ms. Riche: No, not at this point. We have commissioned studies and have had studies done that we have not presented to committees, but no, we have not gone beyond this as far as putting the meat on the bones of the principle, which is why we have been saying and consistently talking about the royal commission—that we would want a larger debate, a longer debate, a more extensive debate, based on these principles for a transportation policy in this country.

[Traduction]

sécurité soient entrées en vigueur. Qu'en pensez-vous ou croyez-vous que ce ne soit encore une fois que de vaines spéculations comme dans le cas des incidents impliquant la compagnie Delta?

M. Erlichman: Le gouvernement s'engage-t-il à ne pas adopter le critère selon lequel le demandeur doit être prêt, apte et disposé tant que le code national de sécurité ne sera pas en vigueur à l'échelle nationale?

Le sénateur Stewart: Selon l'échéancier du gouvernement, le code national de sécurité serait intégralement en vigueur avant l'adoption du critère du demandeur prêt, apte et disposé. Autrement dit, la période qui semble faire problème est la période durant laquelle le critère du fardeau inversé de la preuve en matière d'admission s'appliquerait.

M. Erlichman: J'aimerais que le gouvernement s'engage à ne pas adopter le critère du demandeur prêt, apte et disposé sans révéler l'échéancier qu'il espère respecter. Si c'est l'argument qu'ils utilisent, à savoir que le code national de sécurité ne pose aucun problème parce qu'ils attendront pour adopter le critère du demandeur prêt, apte et disposé que le code national de sécurité soit en place, pourquoi alors ne le disent-ils pas?

Le sénateur Stewart: Monsieur le président, ma dernière question a trait aux considérations philosophiques auxquelles on a fait référence, mais vu l'heure et par égard pour vous, je crois que je ne poserais pas ces questions.

Le président: Je vous remercie. Une question, sénateur Graham.

Le sénateur Graham: J'essaierai d'être très bref, monsieur le président.

Mme Riche, à la page 16 de votre mémoire, vous parlez d'un meilleur moyen et vous dites:

Ayant expliqué pourquoi nous nous opposons à la déréglementation sur le plan théorique et pratique, le CTC doit proposer sa politique des transports pour le Canada.

Vous avez décrit cette politique aux pages 16, 17 et 18. S'agit-il d'une description complète de la position du CTC ou existe-t-il un autre document qui explique la position de votre organisme en ce qui concerne la politique des transports pour le Canada?

Mme Riche: Il s'agit d'un énoncé de principes qui devrait accompagner un document plus volumineux. Lorsque vous demandez si—

Le sénateur Graham: Oui, je vous demande effectivement s'il existe un document plus détaillé que nous pourrions consulter.

Mme Riche: Non, pas pour le moment. Nous avons commandé des études et nous avons en main des études que nous n'avons pas soumises à des comités, mais à vrai dire non, nous n'avons rien de plus à offrir comme description détaillée de notre position en ce qui concerne ce principe; c'est la raison pour laquelle nous avons toujours parlé d'une commission royale—nous aimerions un forum de discussions plus large, un débat plus long et approfondi, qui s'inspirerait de ces principes proposés pour une politique nationale des transports.

[Text]

Senator Graham: During your testimony, you said that as a result of deregulation in the United States thousands and thousands of jobs were lost. Can you put an actual figure on the thousands and thousands?

Ms. Riche: I could; I used to have the list. Do you have a list of truck, rail, and air? Yes, we do have those figures on the United States.

Senator Graham: If you do not have them now, perhaps you could make them available.

Ms. Riche: Yes, no problem. It looks like 30,000 trucking... I do not know, but it is in the hundreds of thousands.

Senator Graham: But you would make that available to us and have it documented?

Ms. Riche: Yes, no problem.

Senator Graham: Thank you. On page 14 of your presentation, you say that the maritime premiers have echoed the dangers posed by transportation deregulation to the aim of more balanced regional development. Do you think that CN, as an example, should continue to operate into disadvantaged, more remote regions of the country—even at a loss—to promote regional development?

Ms. Riche: Yes.

Senator Graham: In your final summation, you say that your view of the two bills is that they are far less in need of amendment than of a thoroughly better base on which to build, and your final sentence urges the committee to make the right one by rejecting *Freedom to Move* and recommending a fresh start on designing a transportation policy that truly meets Canadian needs.

I just want to read you a couple of sentences from the testimony of the Minister when he appeared before this committee on July 8 of this year. He said that CP is a very efficient operation and CN is not bad either, when you consider that it is hampered by government ownership; its hands are tied any time it takes a step to become more competitive or efficient. He said every politician in the country is down their necks, which is why we have those provisions there, but the blind opposition of certain forces is very inexplicable. The organized labour movement is just blindly opposing the bill. They cannot stand the thought of any change in the status quo. Would you care to comment?

Senator Stewart: Would you go on to read the comparison on the Senate?

Senator Graham: Now, just hang on for a second. Do you have a reaction to that?

Ms. Riche: To John Crosbie? Today?

Senator Graham: No, no, to that—

Ms. Riche: Do I ever!

Senator Graham: Why do you say “today”?

[Traduction]

Le sénateur Graham: Durant votre témoignage, vous avez dit que par suite de la déréglementation aux États-Unis, des milliers et des milliers d'emplois ont été perdus. Pourriez-vous citer un chiffre exact?

Mme Riche: Je pourrais; j'avais l'habitude de traîner avec moi la liste. Avez-vous une liste pour le camionnage, le transport par rail et par avion? Oui, nous disposons de ces chiffres pour les États-Unis.

Le sénateur Graham: Si vous n'avez pas les chiffres pour le moment, peut-être que vous pourriez nous les communiquer?

Mme Riche: Oui, pas de problème, je crois que c'est environ 30 000 pour le camionnage... Je ne sais pas, mais c'est dans les centaines de milliers.

Le sénateur Graham: Vous nous communiqueriez ces chiffres avec documents à l'appui?

Mme Riche: Oui, pas de problème.

Le sénateur Graham: Je vous remercie. À la page 14 de votre mémoire, vous dites que les premiers ministres des Maritimes ont souligné que la déréglementation des transports pourrait compromettre l'objectif d'un développement économique plus équilibré. Selon vous, le CN, par exemple, devrait-il continuer à dispenser ses services dans des régions défavorisées, plus éloignées—même avec un déficit—pour promouvoir le développement régional?

Mme Riche: Oui.

Le sénateur Graham: Dans votre résumé final, vous dites qu'il n'y a pas tellement lieu d'amender les deux projets de loi que d'en revoir complètement les fondements; et dans votre dernière phrase, vous demandez au comité de prendre la bonne décision en rejetant *Aller sans frontières* et en recommandant qu'on reparte à zéro et élabore une politique des transports qui réponde vraiment aux besoins des Canadiens.

J'aimerais juste vous lire quelques phrases tirées du témoignage du Ministre lorsqu'il s'est présenté devant le Comité le 8 juillet 1987. Il a déclaré que le CP est une organisation très efficace et que le CN n'est pas mal non plus, si l'on pense que ses activités sont entravées du fait que le gouvernement en est propriétaire; il doit faire face à toute sorte d'obstacles chaque fois qu'il essaie de devenir plus concurrentiel ou efficace. Tous les politiciens étaient, selon lui, sur leur dos; c'est pourquoi ces dispositions sont en place, mais il est très difficile d'expliquer l'opposition aveugle manifestée par certains groupes. Le mouvement syndical s'oppose aveuglément au projet de loi. Ils ne peuvent supporter l'idée qu'on change le statu quo. Pourriez-vous commenter cette déclaration?

Le sénateur Stewart: Pourriez-vous poursuivre et lire la comparaison qui est faite en ce qui concerne le Sénat?

Le sénateur Graham: Eh, attendez une minute. Avez-vous des commentaires à faire?

Mme Riche: A John Crosbie? Aujourd'hui?

Le sénateur Graham: Non, non, concernant cette déclaration—

Mme Riche: Si j'ai des commentaires à faire!

Le sénateur Graham: Pourquoi avez-vous dit «aujourd'hui»?

[Text]

Ms. Riche: I almost called him last night. Well, I am from Newfoundland.

Senator Graham: I would never have guessed.

Ms. Riche: I know John Crosbie. That is why I told you.

Senator Graham: And I am from Cape Breton.

Ms. Riche: I am not sure I am going to respond to John Crosbie's rhetoric, because Crosbie is saying our opposition is blind. I do not think it is.

We have met with the Minister. In fact, the Minister's opening statement to a very large delegation from the Canadian Labour Congress was "I am not an ideologue on this bill. I see no rush to implement this bill." This is a direct quote.

We had quite a comfortable, open discussion. In no way did he indicate that our opposition was blind until the next day in the House, and I gather in other places, but certainly not when the Canadian Labour Congress met with him face to face. But he and I will meet again, I have no doubt.

Senator Graham: I just want to—

Ms. Riche: Probably in the next federal election.

Senator Graham: I want to say how pleased we are that you are here today and that you are so comfortable and so welcome, because Mr. Crosbie went on to say that they are the most reactionary element in our society today—that is, the labour people—allied, of course, he said, to the New Democratic Party—

Ms. Riche: That too.

Senator Graham: —who are more reactionary, I would say, than most members of the Senate, and that is saying something.

Some hon. senators: Oh, oh!

Senator Graham: So welcome to the club.

Ms. Riche: I would suggest, however, that the people of Yukon, St. John's East, and Hamilton Mountain like the reactionary.

Senator Graham: *Touché.*

The Chairman: I should first thank the witnesses for their appearance and for their participation in our deliberations.

Before I entertain a motion of adjournment I want to inform you that the first group of witnesses on our agenda for tomorrow, the Canadian Signal and Telecommunications Union, has cancelled. From 9 a.m. to 9.45 a.m. we are free. I think we should use that time to have the in camera meeting we suggested last week.

Senator Stewart: On a point of order, Mr. Chairman. I raise this now because I think it should be on the record. To my knowledge we have not received any of the printed record of the evidence taken, and it is going to be very difficult for the

[Traduction]

Mme Riche: Je l'ai presque appelé hier soir. Vous savez, je suis de Terre-Neuve.

Le sénateur Graham: Je ne l'aurais jamais cru.

Mme Riche: Je connais John Crosbie. C'est pourquoi je vous l'ai dit.

Le sénateur Graham: Et moi je viens du Cap-Breton.

Mme Riche: Je ne suis pas sûre si je devrais commenter les grandes envolées de John Crosbie, qui prétend que notre opposition est aveugle. Je ne crois pas qu'elle l'est.

Nous avons rencontré le Ministre. En fait, dans son allocution d'ouverture devant une très importante délégation du Congrès du travail du Canada, il a déclaré: «Je n'ai pas de parti pris idéologique en faveur de ce projet de loi. Je ne vois pas pourquoi on se dépêcherait de l'appliquer.» Il s'agit d'une citation textuelle.

Nous avons eu une discussion assez ouverte, assez franche. Il n'a nullement laissé entendre que notre opposition était aveugle, seulement le lendemain aux Communes, et ailleurs je crois, mais certainement pas lorsque le Congrès du travail du Canada l'a rencontré personnellement. Mais nous nous reverrons sûrement, j'en suis convaincue.

Le sénateur Graham: J'aimerais juste—

Mme Riche: Probablement lors des prochaines élections fédérales.

Le sénateur Graham: J'aimerais souligner à quel point cela me fait plaisir que vous soyez là aujourd'hui et qu'on vous réserve un accueil aussi chaleureux, parce que M. Crosbie a ajouté que vous constituiez—les syndicats—l'élément le plus réactionnaire dans notre société aujourd'hui, allié, bien sûr, au Nouveau Parti démocratique—

Mme Riche: Cela aussi.

Le sénateur Graham: . . . qui pourrait être plus réactionnaire que la plupart des membres du Sénat, et cela est révélateur.

Des voix: Oh, oh!

Le sénateur Graham: Bienvenue dans le club.

Mme Riche: J'aimerais toutefois indiquer que les gens du Yukon, de la circonscription de St. John's East et de Hamilton Mountain aiment les réactionnaires.

Le sénateur Graham: *Touché.*

Le président: J'aimerais tout d'abord remercier les témoins d'avoir participé à nos délibérations.

Avant d'adopter une motion d'ajournement, j'aimerais vous informer que le premier groupe de témoins prévu pour demain, le Syndicat canadien des signaux et des employés des communications, a averti qu'il ne se présentera pas. Nous serons donc libres entre 9h et 9h45 demain matin. Je crois que nous devrions tenir durant cette période la séance à huis clos que nous avions envisagée la semaine dernière.

Le sénateur Stewart: Sur un point d'ordre, monsieur le président. Je soulève ce point maintenant parce que je crois que cela devrait être rapporté dans les délibérations. À ma connaissance, nous n'avons pas reçu aucune transcription des témoi-

[Text]

committee to complete its transactions until such time as we have that printed evidence. I wonder if measures could be taken to assure that the committee, and thus the Senate, is put in a position to be able to complete its work.

The Clerk of the Committee: We asked the Secretary of State responsible for translation why issues have not yet been printed, and I am waiting for the answer.

Senator Stewart: This should be raised with the Secretary of State, because the Secretary of State is a member of the government and is presumably interested in the disposition of these two bills. If not, then we cannot move.

The Clerk of the Committee: I can provide the members of the committee with the unrevised version of the evidence.

Senator Stewart: I think the government has a duty to provide the committee with printed evidence, and I think that is particularly true in this period when there are only two committees in the Senate meeting. Thank you, Mr. Chairman.

Senator Le Moyne: Mr. Chairman, I would like to second Senator Stewart most strongly. I have been waging the same fight for years here for exactly the same reason. I think it is hopeless.

The Chairman: The committee is adjourned until 9 a.m. tomorrow.

[Traduction]

gnages entendus, et le comité aura beaucoup de difficulté à mener à bien ses travaux s'il n'a pas en main les témoignages écrits. Je me demande si des mesures ne pourraient pas être prises pour faire en sorte que le comité, et partant le Sénat, ait en main les documents qu'il lui faut pour terminer son travail.

Le greffier du Comité: Nous avons demandé au secrétaire d'État responsable de la traduction pourquoi des fascicules n'ont pas encore été imprimés, et j'attends encore une réponse.

Le sénateur Stewart: Cette question devrait être soumise au secrétaire d'État, parce que le Secrétariat d'État fait partie du gouvernement et est probablement intéressé à ce que ces deux projets de loi soient adoptés. Sinon, nous ne pouvons poursuivre.

Le greffier du Comité: Je peux fournir aux membres du comité une version non révisée des témoignages.

Le sénateur Stewart: Je crois que le gouvernement a l'obligation de fournir au comité la transcription des témoignages, et c'est particulièrement vrai durant cette période où il n'y a que deux comités du Sénat qui se réunissent. Je vous remercie, monsieur le président.

Le sénateur Le Moyne: Monsieur le président, j'appuie fortement le sénateur Stewart. Je mène le même combat depuis des années pour exactement les mêmes raisons. Je crois que c'est sans espoir.

Le président: Les audiences sont ajournées jusqu'à 9h demain matin.

From Miramichi Pulp and Paper Inc.:

Mr. John Edgar, Vice-President, Transport;
Mr. Maurice Dionne, Public Relations.

From the British Columbia Council of Forest Industries:

Mr. Jerry Bennett, Vice-President of Transportation;
Mr. R. Trask, President, Transportation Committee.

Afternoon Sitting:

From Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper:

Mr. R. Anspach, Traffic Manager.

From the Coal Association of Canada:

Mr. Dick Marshall, President;
Mr. L. G. Dykers, President, Obed Mountain Coal Company;
Mr. Terrance L. Garvey, Director, Transportation, Westar Mining Limited.

From the Canadian Labour Congress:

Mrs. Nancy Riche, Executive Vice-President;
Mr. Louis Erlichman, Research Director, International Machinists Association;
Mr. Léo Roy, 2nd Vice-President, Brotherhood Railway Carmen of Canada;
Mr. Larry Wagg, National Coordinator for Special Projects;
Mr. Richard Y. Gaudreau, Vice-President, Brotherhood of Maintenance of Way Employees;
Mr. C. W. Carew, Chairman, Ontario Legislative Board—United Transportation Union.

De «Miramichi Pulp and Paper Inc.»:

M. John Edgar, vice-président, transport;
M. Maurice Dionne, relations publiques.

De «British Columbia Council of Forest Industries»:

M. Jerry Bennett, vice-président, transport;
M. R. Trask, président du comité des transports (COFI).

Séance de l'après-midi:

De «Weyerhaeuser Canada Ltd.—Prince Albert Pulp and Paper»:

M. R. Anspach, administrateur de la circulation.

De «Coal Association of Canada»:

M. Dick Marshall, président;
M. L. G. Dykers, président, «Obed Mountain Coal Company Limited»;
M. Terrance L. Garvey, directeur des transports, «Westar Mining Ltd.».

Du Congrès du Travail du Canada:

M^{me} Nancy Riche, vice-présidente exécutive;
M. Louis Erlichman, directeur de recherche pour l'Association internationale des machinistes;
M. Léo Roy, vice-président, Fraternité des wagonniers de chemins de fer;
M. Larry Wagg, coordonnateur national de projets spéciaux;
M. Richard Y. Gaudreau, vice-président, Fraternité des préposés à l'entretien des voies;
M. C. W. Carew, président, «Ontario Legislative Board—United Transportation Union».



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Morning Sitting:

From Canadian Pulp and Paper:

Mr. Howard Hart, President;
Mr. David Church, Assistant Manager, Transportation, Distribution Section;
Mr. Ken W. Hall, President of Champion Forest Products of Alberta Ltd.;
Mr. D. J. Wallace, Director of Transportation, Consolidated Bathurst Inc.;
Mr. J. A. Powell, Assistant Director, Purchasing and Transportation, Crow Forest Industries Limited.

From the Canadian Fertilizers Institute:

Mr. Andrew Elliott, Manager, Distribution Planning and Regulatory Affairs;
Mr. Roger Larson, Assistant Director;
Mr. Neil Cattermole, Transportation Manager—Agriculture C-I-L Inc.;
Mr. Jim Brown, Managing Director.

Séance de l'avant-midi:

De l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers:

M. Howard Hart, président;
M. David Church, directeur adjoint, transport, section de la distribution;
M. Ken W. Hall, président de «Champion Forest Products of Alberta Ltd.»;
M. D. J. Wallace, directeur des transports, «Consolidated Bathurst Inc.»;
M. J. A. Powell, directeur adjoint, Achats et transports, «Crown Forest Industries Limited».

De l'Institut canadien des Engrais:

M. Andrew Elliott, directeur, Planification de l'écoulement et affaires relatives à la réglementation;
M. Roger Larson, directeur adjoint;
M. Neil Cattermole, directeur des transports—Agriculture, «C-I-L Inc.»;
M. Jim Brown, administrateur délégué.

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)

JUL 19 1989

